اقرأ

عدد ممتاز

جورج حليم كيرلس

قناة السويس

من القدم إلى اليوم



دار المعارف

اقرأ
[٣٩٨]

قناة السويس

من القدم إلى اليوم

جورج حليم كيرلس

عضو المعهد الهندسى بلندن

عضو جمعية المؤرخين المعاصرين بنيويورك

قناة السويس

من القدم إلى اليوم

تقديم المهندس محمد عزت عادل رئيس هيئة قناة السويس

الطبعة الثالثة



دار المعارف

الناشر : دار المعارف - ١١١٩ كورنيش النيل - القاهرة ج.م.ع.

مقدمة

بقلم

السيد المهندس محمد عزت عادل

رئيس هيئة قناة السويس

إن فكرة إنشاء قناة صناعية تربط بين البحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر، عن طريق نهر النيل وفروعه، هى فكرة مصرية قديمة عمرها فى أعماق التاريخ أربعة آلاف سنة، حينما أقدم فرعون مصر سنوسرت الثالث على تنفيذها عام ١٨٨٧ قبل الميلاد، لتصبح مصر صاحبة أول قناة صناعية لتيسر حركة التجارة العالمية بين الشرق والغرب.

كما أن فكرة إنشاء قناة مصرية مباشرة تربط بين هذين البحرين كانت فكرة عربية، وصاحبها هو القائد العربى «عمرو بن العاص» الذى فتح مصر.. ولكن الخليفة «عمر بن الخطاب» لم يأذن بإنشائها حتى لا تفتح للغزاة طريقاً لتهديد الدولة الإسلامية..

وفى بداية النصف الثانى من القرن التاسع عشر الميلادى،

استطاع فردينان دى ليسبس إقناع محمد سعيد باشا والى مصر حينئذ بإنشاء قناة السويس.. واستصدر منه فرماناً بذلك.. وتحمل شعب مصر كثيراً من العنت فى سبيل إنشائها، حيث كان يساق الآلاف شهرياً لحفرها تحت نير السخرة، مما أدى إلى استشهاد أكثر من مئة وعشرين ألفاً من المصريين، خلال حفرها الذى استمر عشر سنوات ونصف حتى افتتحت للملاحة الدولية فى ١٧ نوفمبر ١٨٦٩.

ومنذ افتتاحها كانت الشركة الأجنبية التى أدارت القناة عبئاً على سيادة مصر واقتصادها، ولم تحصل مصر من موارد القناة إلا النزر اليسير، حتى أصدر الرئيس الراحل جمال عبد الناصر قراره بتأميمها فى السادس والعشرين من يوليو عام ١٩٥٦ واليوم بعد مضى أكثر من ثلاثين عاماً على إدارة مصر لقناتها يحق لشعب مصر أن يفخر بأبنائه الذين تحملوا مسئولية إدارة قناة السويس فى مواجهة أعنف التحديات، وحققوا أعظم الإنجازات حتى أصبحت القناة اليوم فى أفضل وضع لها منذ إنشائها، وحققت بفضل الله ولأول مرة فى تاريخها إيراداً تخطى مليار دولار فى عام ١٩٨٧..

وإنها لكلمة حق تقال عن عطاء إنسان مصر فى قناة السويس الذى سجل له التاريخ إنجازاته المشرفة فى أنصع صفحاته، وأشاد به العالم أجمع لأدائه الراقى لرسالته فى قناة السويس لخير ونماء الشعوب.

وإن هذا الكتاب الذى أعده الزميل جورج حليم كيرلس يُعد

مرجعًا دقيقًا عن قناة السويس وتطورها، سجله المؤلف بأمانة وخصوصًا أنه أحد الذين عملوا فى القناة من قبل التأميم، وبذلك يكون أحد شهود العصر على مسيرة القناة عبر الأربعين عامًا الماضية، وساهم من موقع عمله فى ارتقائها ونهضتها.

وإننى أتوجه إلى الله العلى القدير أن يثمر هذا الكتاب نفعًا للأجيال،

والله ولى التوفيق.

الإسماعيلية فى ٦ يونية ١٩٨٨

المهندس محمد عزت عادل

مقدمة المؤلف

يُسعدنى أن أضع بين يديك، أيها القارئ الكريم كتابى السابع عن قناتنا العزيزة «قناة السويس» التى أحببتها الحب كله، وكرست حياتى فى الكتابة عنها وعما وصلت إليه، بعد تأميمها، من ازدهار وتقدم لما فيه خير مصر ورخاء ورفاهية العالم.

فقد عاصرت تأميم القناة خطوة بخطوة، وأخذت أتابع باهتمام بالغ كل صغيرة وكبيرة فى هذا المرفق العظيم، وأطالع كل ما يقع تحت يدى عن القنوات البحرية العالمية، على سبيل المقارنة بقناة السويس، وقد شاءت الأقدار أن أتوقع فى يناير ١٩٦٢، إثر الإحصاءات العديدة التى قمت بها، عبور القناة فى أكتوبر من هذا العام للسفينة «المائة ألف» بعد التأميم، فعرضت على المسئولين فكرة الاحتفاء بها وتكريمها، فرحبوا بها ونال هذا التكريم نجاحًا عظيمًا ودعاية كبيرة محليًّا وعالميًّا لم أتوقعها، وكان أكبر دافع للهيئة فى الاستمرار فى تكريم السفن «الألفية» بعد عودة الملاحة، والسفينة «المائة ألف» فى أغسطس ١٩٨٠، والمائتين وخمسين ألفا فى نوفمبر ١٩٨٧، وبمشيئة الله تعالى السفينة «النصف مليون» بعد التأميم، فى الشهور الأخيرة من سنة ١٩٩٠.

وقامت الهيئة على نفقتها بطبع باكورة إنتاجى «قناة السويس

قبل التأميم وبعده» فى ١٩٦٣، وكتابى السادس «هيئة قناة السويس فى ربع قرن من الزمان» فى ١٩٨١، بمناسبة مرور ٢٥ عامًا على تأميم القناة، لتوزيعها على الجهات الملاحية والعاملين فى الهيئة للاستفادة بما جاء فيها من معلومات، كما اشتركت فى ١٩٦٩ فى تحرير العدد الممتاز من مجلة «المصور»، بمناسبة مرور مائة عام على افتتاح القناة، وكتابى هذا يُعد السابع الذى قامت «دار المعارف» كبرى دور النشر فى الشرق الأوسط، بإعادة طبعه للمرة الثالثة، بعد نفاد الطبعتين الأولى والثانية منه، وقد بذلت أقصى ما أستطيع بذله من جهد حتى تكون هذه الطبعة جديرة بقناتنا العظيمة، ووافية من كافة النواحى العلمية والإحصائية، وبصفة خاصة الناحية التاريخية التى وجهت إليها كل اهتمامى وعنايتى.

إن الإقبال الشديد الذى حظيت به مؤلفاتى المتواضعة، التى حررتها بدون أى غرض مادى ولكن بهدف تعريف القناة، وما وصلت إليه من مكانة ممتازة، لجميع الناطقين بالضاد، كان أكبر حافز لى على مزيد من البحث والتنقيب، لأقدم للقارئ الكريم، المعلومات الدقيقة والحديثة عن كل ما يتعلق بقناة السويس خاصة، والقنوات البحرية العالمية عامة، حتى أصبحت مؤلفاتى مرجعًا يعتمد عليه الكثيرون فى إعداد رسالتى الماجستير والدكتوراه عن القناة.

وإنه لكثرة ما كتبت من كتب، وحررت من مقالات فى الصحف والمجلات، وألقيت من محاضرات عن قناة السويس قد أطلق

الكثيرون على لقب «مؤرخ قناة السويس» وهذا لقب أفخر وأعتز به كل الاعتزاز لما أكنّه لها وللقائمين على أمرها من التقدير العظيم.

ولا يسعنى فى كتابى هذا إلاّ تقديم مزيد شكرى لجميع الذين عاونونى فى إعداده، وأخص بالشكر السيد المهندس محمد عزت عادل رئيس هيئة قناة السويس، لتكرمه بتقديه والسادة زملائى السابقين العاملين فى مكاتب القياس والحركة والصحافة والإحصاء والإدارة الهندسية، لتعاونهم الصادق معى حتى يكون كتابى جديراً بقناتنا العظيمة، وبدار النشر التى أصدرته.

والله ولى التوفيق.

القاهرة فى أول يونية ١٩٨٨

چورج حليم كيرلس

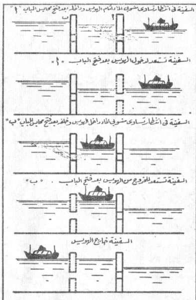
الباب الأول

القنوات البحرية

القنوات البحرية هى طرق مائية حفرها الإنسان لربط الموانئ بداخلية البلاد أو لتوصيل الأنهار أو البحار بعضها ببعض اختصارا فى الوقت، واقتصادا فى النفقات، وتسهيلا للملاحة والمواصلات الداخلية أو الدولية. وتعد قناة السويس فى جمهورية مصر العربية أهم القنوات البحرية العالمية، وتليها فى الأهمية قناة بنما فى أمريكا الوسطى، فقناة كييل فى ألمانيا الغربية.

والقنوات البحرية إما أن تكون مزودة بالأهوسة التى من شأنها تمرير السفن بين سطحى ماء مختلفى المناسيب أو أن تكون خالية منها. فإذا كان مستوى الماء فى البحرين المراد ربطهما واحدا فإن الأمر لا يقتضى إقامة أهوسة، كما هو الحال فى قناة السويس التى تصل البحرين المتوسط والأحمر، وقناة كورينثا التى تربط بحرى إيجا والأيونى المتساويى المناسيب.

وتقام الأهوسة فى حالة اختلاف مناسيب المياه فى البحرين المراد



رسم توضيحي يبين كيفية عبور سفينة فى هويس

ربطها، كما هو الحال فى قناة كيل التى تربط بحرى البلطيق والشمال المختلفى المناسيب، أو إذا كان سطحا الماء فى البحرين المراد ربطهما فى مستوى واحد ولكن المناطق أو المسطحات المائية التى قد تخترقها القناة فى أثناء شقها تكون ذات مناسيب مختلفة، أى ترتفع أو تنخفض عن مستوى البحرين، كما هو الحال فى قناة بنما التى تربط المحيطين الهادى والأطلسى المتساويى المناسيب، وتخترق بحيرة جاتون التى يرتفع منسوب سطح الماء فيها بمقدار ٢٦ مترًا عنهما.

وتهدف القنوات البحرية بجميع أنواعها إلى تيسير عبور السفن بين طرفيها بأمان وفى أقصر وقت مستطاع. ويتوقف عدد السفن وحجمها ومدة عبورها على نوع القناة والميزات التى توفرها للسفن العابرة ليتم عبورها فيها على الوجه الأكمل.

أنواع القنوات البحرية

تصمم القنوات البحرية عند حفرها بحيث يكون تصرفها اليومى، أى الحد الأقصى لعدد السفن التى تعبرها فى اليوم، يزيد على طلبات السفن المتوقع اجتيازها للقناة يوميا أو على الأقل يساويها، وكلما زاد عدد السفن العابرة وحجمها ازدادت بقدر ذلك الضرورة لمواجهة هذه الزيادة فى العدد والحجم والتمشى معها بتطوير القناة وتحسينها لزيادة كفاءتها.

أما إذا كان عدد السفن العابرة فى تناقص أو ثابتًا لا يتغير بسبب قلة إقبال السفن على عبور القناة، أو نتيجة لأحداث عالمية أو محلية تحول دون عبورها فيها، فليس من الضرورى القيام بتحسينات جديدة بدون داع، لئلا تزيد هذه التحسينات من نفقات القناة وبالتالى تؤثر على أرباحها.

ويمكن تقسيم القنوات البحرية إلى عدة أنواع نبسطها فيما يلى بإيجاز:

طراز «أ» قناة مفردة ذات طريق واحد:

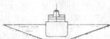
تعد هذه القناة من أبسط أنواع القنوات البحرية وأقلها تكلفة وهى تسمح بعبور السفن فى قوافل فى اتجاه واحد فقط لمدة معينة من الزمن، وفى الاتجاه المضاد لمدة مماثلة للأولى وهكذا، ويترتب على ذلك ضياع كبير فى وقت السفن العابرة، يزيد بزيادة طول القناة.

وليس فى الإمكان زيادة كفاءة هذه القناة، أى زيادة عدد السفن التى تعبرها يوميًا إلا على حساب زيادة فترة انتظار السفن العابرة عند طرفيها.

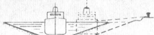
طراز «ب» قناة مفردة ذات طريق واحد بجراجات متباعدة:

هذه القناة ما هى إلا قناة ذات طريق واحد، أنشئت على جانبيها جراجات متباعدة، فى أماكن متفرقة على طول مجراها، بزيادة عرض القناة فى هذه الأماكن للسماح بربط السفن العابرة

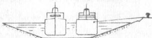
أنواع القنوات البحرية



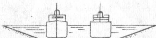
طراز أ - قناة ذات طريق واحد



طراز ب - قناة ذات طريق واحد بجراجات متباعدة



طراز حـ - قناة ذات جراجات مستمرة



طراز د - قناة تسمح بتقابل السفن أثناء سيرها



طراز و - قناة ذات طريقين منفصلين

من أحد الاتجاهين فيها، ريثما تعبر القناة السفن القادمة من الاتجاه المضاد.

وتمتاز هذه القناة على القناة ذات الطريق الواحد فى تخفيض فترة انتظار السفن العابرة وزيادة عددها كما أن تكاليف إنشائها ليست باهظة غير أن استعمال هذه الجراحات يعتبر بصفة عامة، غير عملى إلا لرباط سفينة معطوبة أو ذات سرعة محدودة لحين مرور القافلة الأخرى.

طراز «جـ» قناة مفردة ذات جراجات مستمرة:

تشبه هذه القناة السابقة غير أن الزيادة فى عرضها تمت على طول مجراها بتوصيل الجراجات المتباعدة بعضها ببعض حتى أصبحت هذه الجراجات مستمرة بين طرفيها ليتسنى للسفن القادمة من أحد الاتجاهين الرسو فيها ريثما تعبر القناة السفن القادمة من الاتجاه المضاد.

وهذا النوع من القنوات غير مرغوب فيه لاحتمال حدوث تصادم بين السفن العابرة والسفن الراسية.

طراز «ج» قناة مفردة ذات تفريعات:

تشتمل هذه القناة على فرع ثانوى يتفرع من القناة الرئيسية فى مكان واحد أو فى عدة أماكن متفرقة على طول مجراها للسماح

للسفن القادمة من أحد الاتجاهين بالرباط فيه، ريثما تمر السفن القادمة من الاتجاه الآخر فى القناة الرئيسية.

طراز «د» قناة مزدوجة تسمح بتقابل السفن فى أثناء سيرها:

يراعى عند إنشاء قناة من هذا النوع أن يكون عرضها كافيا لتقابل سفينتين فى أثناء عبورهما معا، ويتم ذلك بجعل عرض القناة عند عمق الغاطس الأقصى المسموح به للسفن العابرة مساويا لعرض أكبر سفينة تعبرها خمس مرات.

وتمتاز هذه القناة على القنوات السابقة فى تخفيض فترة انتظار السفن العابرة، هذا فضلاً عن زيادة عددها، غير أن حوادث التصادم تكون فيها أكثر احتمالاً وأكثر خطورة، خاصة إذا كانت تعبرها ناقلات بترول.

وتبلغ تكاليف إنشاء هذه القناة أقل من ضعف تكاليف إنشاء القناة المفردة ذات الطريق الواحد.

طراز «و» قناة مزدوجة ذات طريقين منفصلين:

تسمح هذه القناة للسفن القادمة من كلا الاتجاهين باجتيازها دون تأخير وفى إمكانها استيعاب ١٩٢ سفينة يوميا إذا تم دخولها من طرفيها بمعدل سفينة واحدة كل ١٥ دقيقة.

وتعد هذه القناة من أفضل القنوات البحرية وأحسنها استغلالاً، هذا فضلا عن قلة احتمال وقوع حوادث فيها، غير أن عيبها الوحيد هو ارتفاع تكاليف إنشائها.

ويقتضى الأمر، لزيادة كفاءة مثل هذه القناة، توصيل الطريقين بتفريعات على مسافات متفاوتة لإمكان انتقال السفن من طريق إلى آخر، فى حالة حدوث عطب أو جنوح لإحداها.

وتسير السفن فى حالة القنوات المفردة بأنواعها الأربعة السابق ذكرها، على هيئة قوافل تنتظم فى أوقات محددة ليتسنى ترتيب تقابل القوافل المتعارضة. أما فى حالة القنوات المزدوجة بنوعيها فيمكن للسفن الدخول رأساً إلى القناة من كلا الإتجاهين دون أى انتظار.

تطوير القنوات البحرية

إنه فى الإمكان تحسين أية قناة وتطويرها لتتمشى مع الزيادة المطردة فى حركة الملاحة، ولتفى بالغرض الذى أنشئت من أجله على الوجه الأكمل. فالقناة المفردة ذات الطريق الواحد التى تسمح بعبور ٣٠ سفينة يوميًا مثلاً يمكن تحسينها بإنشاء جراجات متباعدة على طول مجراها تساعد على زيادة تصرفها اليومى إلى ٤٠ سفينة. وإذا كان عدد السفن العابرة يفوق تصرف القناة فيمكن الإستمرار فى تحسينها بتوصيل الجراجات المتباعدة بعضها ببعض لتتصل على طول مجراها، وتصبح قناة ذات جراجات مستمرة فى إمكانها استيعاب ٦٠ سفينة يوميًّا مثلاً.

وينشأ فيها، فى حالة استمرار زيادة عدد السفن العابرة، تفريعة أو أكثر لزيادة كفاءة القناة إلى ١٠٠ أو ١٢٠ سفينة يوميًّا، تبعًا لعدد

هذه التفريعات وطولها، وينتهى الأمر إلى توصيل هذه التفريعات جميعها لتحويلها إلى قناة مزدوجة ذات طريقين منفصلين يبلغ تصرفها اليومى ٢٠٠ سفينة مثلاً.

ونذكر فيما يلى بإيجاز الفوائد التى تعود على القناة البحرية من وراء زيادة كفاءتها وتحسينها:

١ - زيادة تصرفها اليومى، أى كما أسلفنا، زيادة عدد السفن التى تعبرها يوميًّا.

٢ - زيادة حجم السفن العابرة، تبعًا لزيادة القطاع المائى للقناة بعد تعميقها وتوسيعها.

٣ - تخفيض فترة انتظار السفن العابرة عند طرفيها، أو على طول مجراها الملاحى كى لا يضيع وقتها سدى فى انتظار دورها، وإن انتظار السفن فى الميناء ساعة أو ساعتين لا يعتبر تأخيرًا فى حد ذاته إذ يتحتم عليها حال وصولها القيام بعدة إجراءات كالتموين، وعملية القياس لتقدير الرسوم المستحقة عليها، وإجراءات الحجر الصحى والجوازات إلخ.. ويستغرق ذلك وقتًا طويلاً، وحين الإنتهاء من جميع هذه الإجراءات يبدأ فى احتساب فترة انتظارها الفعلى، ويطلق عليها «التأخير الفنى».

٤ - منع حوادث الملاحة أو تقليلها بقدر الإمكان بإزالة العوائق التى تعترض حركة عبور السفن فى القناة واستكمال معدات الإرشاد وتوفيرها على طول المجرى الملاحى.

٥ – سرعة معالجة الحوادث عند وقوعها كي لا تتعطل الملاحة فترة طويلة، ويتم ذلك بزيادة عدد وحدات الإنقاذ وقدرتها، ومضاعفة وسائل الإطفاء، وتوفير معدات الرفع وجعلها جميعًا، بصفة دائمة، على أهبة الإستعداد لمواجهة أى حادث مفاجئ.

وجدير بنا أن نذكر أن عملية تحسين قناة بحرية تختلف كل الإختلاف عن عملية صيانتها، فالأولى ترمى إلى زيادة كفاءتها وتطويرها وتجرى كلما دعت الضرورة إلى ذلك، والثانية لا تهدف إلا إلى المحافظة على حالتها الراهنة، دون زيادة كفاءتها، وتجرى بصفة مستمرة على مدار السنة.

عبور السفن فى القنوات البحرية

لكى يتسنى لسفينة عبور قناة بحرية والسير فيها سيرًا سليمًا يجب أن توجد تحتها طبقة من الماء يبلغ سمكها ٣ أقدام أو ٩٠ سم بالنسبة للسفن التى تتراوح حمولتها بين ٣٠٠٠٠ و٤٠٠٠٠طن، ويطلق على هذا الإرتفاع من الماء «قدمة المرشد».

ويلاحظ أنه تحدث عند تحرك سفينة فى قناة بحرية تموجات ينتج عنها إنخفاض مستوى سطح الماء فيها مما يؤدى إلى غوص السفينة فى الماء بمقدار يعادل ذلك الإنخفاض، ويختلف مقدار غوصها باختلاف مساحة القطاع المائى للقناة البحرية، وحجم السفن

العابرة فيها، وسرعتها، ويبلغ مقدار هذا الغوص ١,١٠ مترا فى المتوسط فى قناة السويس مثلاً.

ويحدث بجانب هذه التموجات وفى وقت حدوثها، تيارات عكسية على بدن السفينة ترمى إلى إعادة منسوب سطح الماء فى القناة البحرية إلى مستواه الطبيعى.

عمق القنوات البحرية

يمكننا مما سبق وعلى ضوء البيانات التالية تقدير العمق النظرى لقناة بحرية:

١ - الغاطس المسموح به للسفن العابرة، أى ارتفاع الجزء المغمور فى الماء من بدن السفينة.

٢ - سمك «قدمة المرشد»، وهو احتياطى ضرورى للسماح بسير السفينة، ويقدر بحوالى ٦٪ من الغاطس.

٣ - «غوص السفينة» فى الماء، ويختلف باختلاف السرعة، وهو أكثر أهمية فى مؤخرة السفينة عنه فى مقدمتها، ويقدر بحوالى ١,١٠ مترًا فى المتوسط.

٤ - «احتياطى الإطماء» أى الزيادة الإضافية فى عمليات التعميق، لضمان الإحتفاظ بمنسوب أدنى معين، احتياطيًا للطوارئ، لحين القيام بعمليات التعميق أو التطهير التالية. وتتراوح هذه الزيادة

بين متر واحد و١,٢٠ مترا، ويتوقف مقدارها على موقع المجرى المائى، والتيارات المائية المعرض لها، وطبيعة التربة فى المناطق التى يخترقها.

ويطلق على مجموع الثلاثة الأول «منسوب الملاحة»، ومجموع الأربعة معًا «منسوب التطهير»، وبتطبيق هذه النظرية على قناة بحرية كقناة السويس مثلاً، يمكننا الحصول على منسوبى الملاحة والتطهير إذا أخذنا فى الاعتبار أن الغاطس الأقصى المسموح به للسفن العابرة فيها يبلغ حاليًا ٥٣ قدمًا أى ١٦,١٥ مترًا، إذن

منسوب الملاحة = الغاطس + قدمة المرشد + غوص السفينة
= ١٦,١٥ مترًا + ١,- متر + ١,١٠ مترًا
= ١٨,٢٥ مترًا أى ١٨,٥٠ مترًا تقريبًا.

ومنسوب التطهير = الغاطس + قدمة المرشد + غوص السفينة + إحتياطى الإطاء
= ١٦,١٥ + ١,- + ١,١٠ + ١,٢٠
= ١٩,٤٥ مترا أى ١٩,٥٠ مترا تقريبا

سرعة السفن العابرة

يجب أن تسير السفن فى القنوات البحرية بسرعة محددة لا تتجاوزها ولا تقل عنها وذلك لأنها ستحدث فى حالة تجاوزها، موجات شديدة من شأنها التأثير على منشآت حماية جوانب القناة

(التكسيات) كما أنها لن تستطيع فى حالة تخفيض سرعتها أن تتحكم فى أجهزتها، فى أثناء تحركها فى المجرى الملاحى.

وتتراوح السرعة القانونية المسموح بها للسفن العابرة فى القنوات البحرية بين ١٢ و١٦ كيلومترًا فى الساعة.

المسافة بين السفن العابرة

يراعى دائمًا الإحتفاظ بمسافة كافية بين السفن العابرة فى مجرى ملاحى حتى إذا ما حدث لإحداها طارئ ما، أو خلل مفاجئ فى أثناء سيرها واضطرت إلى التوقف فجأة تمكنت السفينة التى تليها من التوقف كذلك فى الوقت المناسب، تفاديًا من وقوع تصادم بينهما قد تكون عواقبه وخيمة إذا حدث بين ناقلات بترول مثلًا.

وتتوقف طول المسافة بين السفن العابرة على نوع هذه السفن وحمولتها وسرعتها، فهى تزيد فى ناقلات البترول عنها فى السفن الفارغة، أو المحملة بضائع، كما تزيد كذلك بزيادة سرعة السفن وثقل بقلتها.

وقد ثبت بالتجربة أن سفينة جيدة الإدارة حمولتها ٤٥٠٠٠ طن وتسير بسرعة ١٣ كيلومترًا فى الساعة فى استطاعتها التوقف على مسافة تتراوح بين ١٥٠٠ و٢٠٠٠ متر تقريبًا، واستنادًا إلى ذلك، يراعى أن تكون المسافة بين السفن العابرة ٣٠٠٠ متر بالنسبة لناقلات البترول والسفن الكبيرة الحجم، و١٥٠٠ متر

بالنسبة للسفن الفارغة أو المتوسطة الحجم، إذا كانت السرعة المسموح بها لها فى القناة البحرية من ١٣ إلى ١٤ كيلو مترًا فى الساعة.

حجم السفن العابرة

يتوقف حجم السفن العابرة فى القناة البحرية على العوامل الآتية:

١ - الغاطس: يتناسب حجم السفن العابرة فى القنوات البحرية تناسبًا طرديًّا مع الغاطس المسموح به لها، فيزيد بزيادته وينقص بنقصانه.

٢ - حجم الأهوسة: يرتبط حجم السفن العابرة فى القنوات البحرية بطول وعرض وعمق الأهوسة التى قد تكون موجودة فيها كارتباطه تمامًا بعرض وعمق المجرى الملاحى.

٣ - الكبارى والأنفاق: يجب ألا تحول الكبارى المقامة على القنوات البحرية دون عبور السفن الكبيرة الحجم فيها لضيق المسافة بين دعامتيها أو بالتالى لضيق مجراها الملاحى، كما يجب كذلك، ألا تحول الأسطح الخارجية للأنفاق البحرية والسحارات المقامة فى قاع القنوات البحرية دون تعميق القناة فى المناطق المقامة فيها.

تنوع السفن العابرة فى قناة السويس

تنوع طراز السفن المستخدمة للقناة بصفة مستمرة، منذ افتتاحها وحتى اليوم، فسفن القرن التاسع عشر الشراعية اختفت سريعًا وحلت محلها السفن البخارية المزودة برفاصات مستعملة الفحم فى بادئ الأمر، وظل تموين السفن بالفحم[1]، عند توقفها فى بورسعيد من المناظر الجديرة بالتصوير التى اشتهرت بها المدينة حقبة طويلة من الزمن، وظهر المازوت فى القناة فى ١٩٠٨ وكان عدد السفن المستخدمة قزانات مزودة بالمازوت ضئيلًا للغاية، وسرعان ما نافست المحركات المستخدمة لوقود مشتق من البترول قزانات المازوت. فعبرت القناة فى ١٩١٢ أول سفينة بمحركات، وسجل عام ١٩٢٠ عدد ١٠٨ سفينة بمحرك من مجموع ٤٠٠٩ سفينة، وقفز هذا العدد إلى ١٤٢٣ سفينة من مجموع ٥٨٧٧ سفينة فى ١٩٣٦.

إن الزيادة المطردة فى استخدام البترول فى شتى المجالات ترتب عليها ضرورة إنشاء مراكز تموين له فى السويس وبورسعيد، كما أن التطور العظيم فى نقل المواد البترولية التى تخدم الإقتصاد العالمى

(١) كانت بورسعيد، حتى أواخر القرن التاسع عشر، من كبريات محطات تموين السفن بالفحم فى العالم، وكانت تجارته أهم وأكبر نشاط تجارى فى المدينة.

كان من شأنه أن تتبوأ ناقلات البترول مكان الصدارة بالنسبة للسفن العابرة فى قناة السويس حتى عدوان ١٩٦٧، فكانت تمثل عدديًا ٥٣,٧٪ من السفن العابرة فى ١٩٥٥ و٤٦,٧٪ فى ١٩٦٦، وانخفض عددها إلى ١٣,٢٪ فى ١٩٧٩، و١٦,٢٪ فى ١٩٨٣ و١٩,٤٪ فى ١٩٨٧، غير أنه جدير بالذكر أن بناء ناقلات البترول العملاقة التى قاربت حمولتها نصف مليون طن، فى سنوات العدوان، ترتب عليه إنخفاض عدد ناقلات البترول العابرة للقناة على حساب الزيادة التى طرأت فى حمولتها[٢].

ومن الملاحظ، حاليًا، اختفاء سفن الركاب من القناة بعد أن كانت سفينة الركاب فى الخمسينات هى ملكة المحيطات، هذا فى حين ظهور أنواع جديدة من السفن، غير معروفة لمياه القناة كسفن الحاويات وسفن رورو، وسفن نقل الصنادل، وسفن نقل السيارات، والسفن الحربية على اختلاف أنواعها إلخ..

أما السفن ناقلة المواد الكيميائية غير المعبأة، والميتان والمواد المشعة إلخ.. فلم تشق طريقها بعد فى قناة السويس نظرًا للاحتياطات الشديدة الواجب اتخاذها عند عبورها.

---

(٢) بلغت النسبة المئوية لحمولة ناقلات البترول بالنسبة للحمولة الإجمالية للسفن العابرة فى القناة ٦٥,٥٪ فى ١٩٥٥ و٧٥,٢٪ فى ١٩٦٦ وانخفضت هذه النسبة إلى ٣٢,٤٪ فى ١٩٧٩ و٣٦,١٪ فى ١٩٨٣ و٣٦,٤٪ فى ١٩٨٧.

الحوادث التى تتعرض لها السفن فى القناة

١ – انحراف السفينة: ليس فى استطاعة السفينة العابرة فى القناة الانحراف إلّا فى نطاق محدود للغاية، بسبب ضيق القناة الذى لا يوفر للسفينة العابرة أكثر من ٣٠ أو ٤٠ مترًا من البراح على جانبيها، ويُعد حيزًا ضئيلاً للغاية بالنسبة لكتلة ضخمة متحركة قوامها عشرات الآلاف من الأطنان ويبلغ طولها حوالى ٣٠٠ متر وعرضها ٥٠ مترًا وسرعتها ١٤ كيلومترًا فى الساعة، هذا بالإضافة إلى ما يقع على هيكلها الشاهق الارتفاع من مؤثرات الرياح، ولا ينبغى أن يزيد انحرافها عن درجة واحدة فى المجرى المستقيم، حتى لا تتعرض فى ثوان معدودة إلى الارتطام بضفة القناة.

٢ – عطب الدفة: يرجع الجزء الأعظم من الحوادث إلى عطب فى الدفة، وذلك تبعًا للعبء الجسيم الذى يقع عليها لمعالجة إنحراف السفينة بسرعة فائقة، فتصحيح اتجاهها فى القناة بمقدار درجة واحدة يعرض الدفة لمجهود مفاجئ كبير للغاية، هذا فى حين أنه فى الإمكان تصحيح اتجاه السفينة فى عرض البحار، بمقدار عدة درجات، دون أن يؤثر ذلك تأثيرًا كبيرًا على الدفة.

٣ – سوء الأحوال الجوية: تسود منطقة القناة عواصف رملية شديدة فى الشهور من يناير إلى مايو هذا فضلاً عن الضباب الكثيف

وتكونه المفاجئ، الذى تتعرض له المنطقة وبصفة خاصة المسطحات المائية صباحًا، ويضاف إلى ذلك الأنواء المحلية التى يبلغ عددها ١٩ نوة، مجموع أيامها ٦٥ يومًا خلال السنة، وتتراوح قوتها بمقياس البارومتر من ٤ إلى ٩، وهى إما أن تكون ساخنة فى الصيف، أو شديدة الرياح أو ممطرة، أو الاثنين معًا فى الشتاء.

٤ – **عدم كفاءة المرشد:** إن سير السفينة فى محور القناة يتطلب كفاءة ممتازة ويقظة تامة ودائمة من المرشد، هذا بالإضافة إلى ما تتعرض له السفينة فى مجرى ملاحى ضيق من تأثير الرياح والتيارات المائية وضغط المياه وجذب الأعماق وتقلبات الجو، والأعطاب المفاجئة التى قد تصيب ميكانيكية السفينة أو دفتها، مع الأخذ فى الاعتبار نوعية السفينة وخصائصها الفنية، والمرشد هو بمثابة مستشار ربان السفينة، يسدى إليه النصائح الخاصة بالملاحة فى القناة، بفضل خبرته الواسعة فى مياه اعتاد عليها وعرف خصائصها، وعلى علم تام بقوانين الملاحة وعلامات الإرشاد فيها، حتى يتم له معالجة المواقف التى تقابله بسرعة ودقة، حيث أن أى خطأ فى القيادة أو المناورة يعرض السفينة للارتطام بضفة القناة، وعرقلة حركة الملاحة فيها.

٥ – **عدم كفاءة الدومنجى:** إن عدم انتباه الدومنجى ويقظته الدائمة، أو عدم خبرته يعرض السفينة للحوادث.

٦ – **الأنوار الكاشفة:** قد يصيب كشاف السفينة عطب مفاجئ

ليلاً فيسود الظلام أمامها، كما قد تغشى بصر المرشد أو الدومنجى كشافات السيارات التى تسير على الطريق المحاذى للقناة، الأمر الذى يترتب عليه تعرض السفينة للحوادث.

رسوم عبور السفن قبل إغلاق القناة

تقدر هذه الرسوم على سعة السفينة أو حجمها وليس على وزنها، ويعتبر الطن وحدة القياس وهو عبارة عن فراغ حجمه ١٠٠ قدم مكعب أى ٢,٨٣ مترًا مكعبا.

وتشتمل السفينة على مجموعة كبيرة من الفراغات منها ما هو مخصص لطاقمها كعنابر إقامة الضباط والمهندسين والبحارة، وغرف الطعام والمطابخ إلخ.. ومنها ما هو مخصص للقوة المحركة كعنابر الماكينات ومخازن الوقود إلخ.. وأخيرا ما هو مخصص للأغراض الاستغلالية كعنابر إقامة الركاب ومخازن البضائع والمهمات إلخ.

وتعرف السعة الإجمالية للسفينة (الحمولة الكلية) بحجم جميع فراغات السفينة بدون استثناء، أما السعة الصافية (الحمولة الصافية) فهى الحجم الكلى للسفينة بعد استنزال كافة الفراغات المخصصة لطاقمها وقوتها المحركة منه، أى الفراغات التى ليست لها طابع استغلالى. وتقدر الرسوم على الحمولة الصافية للسفينة سواء كانت فارغة أو محملة بصرف النظر عن مقدار حمولتها أو نوعها.

وكانت رسوم عبور السفن فى قناة السويس، حتى تاريخ توقف

الملاحة فيها فى ٦ يونيه ١٩٦٧، بسبب العدوان الإسرائيلى، تبلغ ٤٣,٧٣ قرشا عن الطن الواحد من الحمولة الصافية للسفن المحملة و١٩,٩٤ قرشا للسفن الفارغة.

رسوم عبور السفن بعد عودة الملاحة

لم تعد رسوم العبور، التى كانت سارية قبل إغلاق القناة، قابلة للتطبيق بعد فترة إغلاقها الطويلة، نظرا للتغيرات الجذرية التى تعرض لها صرح الاقتصاد العالمى، وما ترتب عليها من زيادة مطردة فى حدة التضخم منذ أوائل السبعينيات، وهبوط قيمة بعض العملات الرئيسية، لذلك كان من الطبيعى، بعد استئناف الملاحة، إعادة النظر فى رسوم عبور جديدة تتفق وتلك المتغيرات، وتتمشى مع الزيادة الباهظة فى سعر البترول[٣] وأجور الشحن ونقل الركاب، وبوجه

(٣) كان سعر البترول ٨٠ سنتًا للبرميل سنة ١٩١٢، وانخفض إلى ٤٠ سنتًا فى ١٩١٤، وارتفع بعد ذلك إلى دولار واحد، ثم أخذ سعره فى الارتفاع تدريجيًا بسبب حرب السويس سنة ١٩٥٦، ودوران السفن حول رأس الرجاء الصالح، وأنشئت الأوبك سنة ١٩٦٠، وكان سعره ١,٨٠ دولارًا وأخذ فى الارتفاع بجنون، إثر حرب أكتوبر ١٩٧٣ ووعى الدول المنتجة له، فبلغ سعر البرميل ٥,١٢ دولارات فى ٧٣/١٠/١٦ واستمر فى الارتفاع حتى بلغ ١٣,٣٠ دولارًا فى ٧٧/٧/١، وأصبح فى ديسمبر ١٩٧٩ سعر البرميل يتراوح بين ٢٣ و ٢٧ دولارًا فى حين وصل سعره فى السوق الحرة بين ٤٠ و ٥٠ دولارًا، ثم أخذ فى الهبوط حتى وصل إلى ١٤ دولارا فى آخر ١٩٨٦، ثم ارتفع إلى ١٦ دولارا فى المتوسط فى الشهور الأولى من ١٩٨٨.

عام، الارتفاع العالمى للأسعار الذى كان من شأنه، بطبيعة الحال، زيادة تكاليف إدارة وصيانة وتحسين مرفق القناة، فى سبيل تقديم أحسن الخدمات للسفن العابرة.

ولم تنفرد الهيئة بإصدار أى قرار بخصوص رسوم العبور، وقامت باستطلاع آراء شركات ملاحية عديدة للوقوف على وجهة نظرها بالنسبة لمستوى الرسوم الجديدة، كما شاركت معها بيوت الخبرة النرويجية، والفرنسية، والإنجليزية، واليابانية، وبيت الخبرة المصرى للبحوث والإدارة «اراك».

وقامت بيوت الخبرة بإعداد دراسات وافية، مبنية على الأوضاع الاقتصادية العالمية، وحساب اقتصاديات تشغيل السفن على اختلاف أنواعها، وما تحققه من وفر نتيجة لاستخدامها قناة السويس بالمقارنة إلى سائر طرق النقل، وقدمت على ضوء هذه الدراسات توصيات أخذت بها الهيئة عند تقديرها رسوم العبور الجديدة، مع ترك حافز عادل لأصحاب السفن لاستخدام القناة.

رسوم العبور الجديدة

تقدر رسوم العبور الجديدة على أساس تقسيم حمولة السفينة إلى شرائح، ويقدر على كل شريحة منها رسما خاصا، ينخفض بالتدريج وفقا لحمولة السفينة، لتشجيع ناقلات البترول العملاقة والسفن الكبيرة على عبور القناة.

وتحصل الرسوم بالعملات الحرة. والعملات المقبولة لسداد رسوم عبور السفن هى: الجنيه الإنجليزى، الدولار الأمريكى، الدولار الكندى، الكرون الدانمركى، الكرون السويدى، الكرون النرويجى، الفرنك البلجيكى. الفرنك الفرنسى، الشلن النمساوى، الليرة الإيطالية، المارك الألمانى، الفلورين الهولندى، والين اليابانى، غير أن العملات الأكثر تداولا هى بالترتيب: الدولار الأمريكى بنسبة ٤٢٪ والمارك الألمانى بنسبة ١٩٪ والجنيه الإنجليزى والفرنك الفرنسى والين اليابانى بنسبة ١٣٪ لكل منها.

ولكل عملة من العملات الحرة المقبولة لسداد رسوم العبور معامل يقدر بمعرفة البنك المركزى المصرى، يطلق عليه وحدة «حقوق السحب الخاصة»[٤]، ويتغير من يوم إلى آخر على أساس السعر السائد لقيمة العملات فى الأسواق المالية العالمية، وكان هذا المعامل المتغير، فى يوم٢٥ يوليه١٩٨٨، مثلا، ١,٣١٢٢٣ بالنسبة

---

(٤) عبارة عن مجموعة من العملات القوية المختارة. وفقا لأهميتها لأعضاء صندوق النقد الدولى فى مجالى التصدير والخدمات، على مدى خمس سنوات سابقة على إدراجها فى سلة العملات. وتشترك كل عملة بنسبة خاصة فى سلة العملات، ومن مجموع ما تساويه كل عملة وبحسب نسبتها، تحدد قيمة وحدة حقوق السحب الخاصة "Special Drawing Rates (S. D. R)" لكل منها، ويخطر بها صندوق النقد الدولى. البنك المركزى المصرى، وتختلف قيمتها من يوم لآخر، ولكنها لا تتأثر بتذبذب سعر الصرف المفاجئ لإحدى العملات إلا بنسبة اشتراكها فى سلة العملات.

للدولار الأمريكي و ٠,٧٥٦٣٢٩ بالنسبة للجنيه الإنجليزى.

فإذا فرضنا، على سبيل المثال، أن ناقلة بترول محملة[٥] حمولتها الصافية ٨٥ ألف طن عبرت قناة السويس، فى يوم ٢٥ يوليه ١٩٨٨، فإن رسوم العبور المستحقة عليها ستقدر على النحو التالى، وفقا لجدول فئات رسوم العبور، اعتبارا من أول يناير ١٩٨٧.

(أ) بالدولار الأمريكي:

(٥٠٠٠ طن × ٥,١ وحدة حقوق سحب خاصة) +

(٢,٧ × ١٥٠٠٠)

+ (١,٢٥ × ٢٠٠٠٠) + (١,٢٠ × ٤٥٠٠٠)

= ١٤٥٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة.

= ١٤٥٠٠٠ × ١,٣١٢٢٣

= ١٩٠ ٢٧٣,٣٥ دولارا أمريكيا[٦]

(ب) بالجنيه الإنجليزى:

= ١٤٥٠٠٠ × ٠,٧٥٦٣٢٩

= ١٠٩٦٦٧,٧٠ جنيها إنجليزيا[٦]

---

(٥) تعتبر السفينة شاحنة إذا كانت محملة بأية كمية، مهما كانت ضئيلة، كطن واحد أو راكب واحد مثلا. فلا توجد سفن يطلق عليها نصف شاحنة أو ذات الشحنات الخفيفة أو الثقيلة. فالسفينة إما شاحنة أو فارغة، ويطبق هذا فى قناة السويس منذ تاريخ حفرها.

(٦) إذا حولنا كلا المبلغين إلى قيمتها بالعملة المصرية، وذلك بضربها فى سعرى التحويل، لوجدنا أن قيمتها متساوية تقريبا.

أهم القنوات البحرية العالمية

الترتيب	القناة	الموقع	تاريخ الافتتاح	الطول	العمق	عدد (٧) الأهوسة
				كيلومتر[٨]	متر	
١	قناة السويس	جمهورية مصر العربية	١٨٦٩	١٩٥,-	١٩,٥٠	–
٢	بنما	بنما	١٩١٤	٨٢,٣	١٢,٨٠	١٢
٣	أمستردام - راين	هولندا	١٩٥٢	٧٢,٤	٥–	٧
٤	صولت سانت ميرى	الولايات المتحدة	١٩١٥	٢,٦	٨,٢٠	٤
٥	صولت سانت ميرى	كندا	١٨٩٥	٢,٢	٥,٨٠	١
٦	هوستون	الولايات المتحدة	١٩١٤	٨١,٤	١١–	–
٧	سابين	الولايات المتحدة	١٩١٦	٨٥–	١١–	–
٨	بومونت - بورت أرتر	الولايات المتحدة	١٩١٦	٦٤,٤	١٠,٤٠	–
٩	ويلند	كندا	١٩٣٢	٤٤,٤	٨,٢٠	٨
١٠	أمستردام - بحر الشمال	هولندا	١٨٧٦	١٨,٨	١٥–	٤
١١	كييل	ألمانيا الغربية	١٨٩٥	٩٨,٧	١١–	٨

١٢	سانت لورانس	الولايات المتحدة - كندا	١٩٥٩	٣٦٦٩ـ	٨,٢٠	٧
١٣	البيـــر	بلجيكا	١٩٣٩	١٢٩,٨	٥ـ	٦
١٤	شيكاجو	الولايات المتحدة	١٩٠٠	٤٨,٣	٧,٣٠	٢
١٥	مانشستر	انجلترا	١٨٩٤	٥٧,٩	٩,١٠	١٠
١٦	موسكو - فولجا	الاتحاد السوفيتي	١٩٣٧	١٢٧,٩	٥,٥٠	١١
١٧	جنت - ترنيوزن	بلجيكا - هولندا	١٨٢٧	٣٢,٧	١٣,٥٠	٣
١٨	كيب كود	الولايات المتحدة	١٩١٤	٢٨,٢	٩,٨٠	ـ
١٩	شيسابيك وديلاوير	الولايات المتحدة	١٩٢٧	٣٠,٦	١٠,٧٠	ـ
٢٠	فولجا - بلطيق	الاتحاد السوفيتي	١٩٦٤	١١٠٠ـ	٣,٥٠	٧
٢١	لينين - فولجا - دون	الاتحاد السوفيتي	١٩٥٢	١٠٠,٩	٣,٣٠	١٣
٢٢	ترولهات	الســويد	١٨٠٠	٨٤ـ	٦,-	٦
٢٣	كورينثيا	اليـــونان	١٨٩٣	٦,٣	٨ـ	ـ
٢٤	البلطيق - البحر الأبيض	الاتحاد السوفيتي	١٩٣٣	٢٢٦,٩	٣,٤٠	١٩
٢٥	ليك واشنطن	الولايات المتحدة	١٩١٦	١٢,٩	١٠,٤٠	٢
٢٦	جـــوتا	الســويد	١٨٣٢	١٩٠,٥	٤ـ	٥٨

(٧) بما فى ذلك الأهوسة المزدوجة.

(٨) يتضمن طول المجارى المائية المهيأة عند طرفيها.

رسوم السفن العابرة

وتحصل القنوات البحرية من السفن العابرة فيها، علاوة على رسوم العبور، رسوما أخرى كرسم الرسو والإرشاد والقطر إلخ.. ويحتفظ كل توكيل من التوكيلات الملاحية، برصيد لدى الهيئة، حتى تستقطع منه أولا بأول الرسوم المختلفة المقدرة على السفن التابعة للتوكيل الملاحي.

ويتولى قياس السفن موظفون متخصصون درسوا هذه العملية الحيوية دراسة وافية، وتدربوا عليها تدريبا دقيقا طويلا، للقيام بها على الوجه الأكمل.



الباب الثانى

قناة الفراعنة

إن فكرة ربط البحر الأبيض المتوسط بالبحر الأحمر قد داعبت مخيلة حكام مصر منذ أقدم العصور، ولا غرابة فى ذلك، فإن بوغاز السويس وموقع مصر الجغرافى، يغريان على تنفيذ هذه الفكرة إغراء ليس له مثيل، فإن مصر كانت دومًا بمثابة سوق لتبادل التجارة بين الشرق والغرب، فغنمت من وراء ذلك غنائم لا حصر لها، وكان من الطبيعى أن يفكر حكامها من فراعنة أو فرس أو إغريق أو رومان أو عرب فى تحسين حالة تجارتها، وأن يهتموا بحفر ما يعرف حاليًّا بـ «قناة الفراعنة»، ولا سيما أن المجارى المائية كانت أقل سبل النقل تكلفة، فى حين كانت قوافل الجمال تتطلب حراسة باهظة التكاليف، ضمانًا لأمنها وسلامتها.

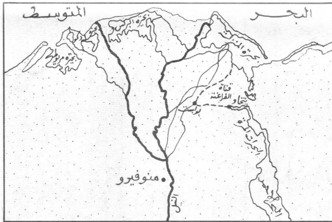
وكان الخوف من أن تغمر مياه البحر الأحمر الأراضى المصرية يحول، أحيانًا، دون تنفيذ هذه الفكرة، إذ كان الاعتقاد السائد، وقتئذ، أن مستوى سطح البحر الأحمر أكثر ارتفاعًا من مستوى سطح البحر المتوسط، غير أن هذا الخوف لم يمنع حكام مصر من

حفر قناة عرفت، تباعًا، بأسماء العديد من ملوك الفراعنة. فقناة دارا الأول، فقناة بطليموس الثانى، فقناة تراجان، ثم قناة أمير المؤمنين، ويمتد تاريخ هذه القناة التى كانت تصل البحرين الأبيض المتوسط والأحمر، بطريق غير مباشر، بواسطة النيل وفروعه، من حفرها فى سنة ١٨٨٧ ق. م. إلى ردمها فى ٧٦٧ ميلادية، كما سنرى بعد.

ولقد توصل الباحثون إلى التعرف على آثار هذه القناة، وإلى تحديد الأجزاء التى حفرت فى عهد حكامها، بواسطة الآثار العديدة التى اكتشفت أثناء حفرها، والبرديات والرسومات المنقوشة على المعابد والمسلات إلخ.. التى مازالت موجودة فى مصر، وفى كثير من متاحف العالم.

سنة ١٨٨٧ قبل الميلاد – شق القناة: أول من فكر فى ربط البحرين المتوسط والأحمر، بطريق غير مباشر، عن طريق النيل وفروعه هو فرعون مصر سنوسرت الثالث، من الأسرة الثانية عشرة، وذلك لتوطيد التجارة وتيسير المواصلات بين الشرق والغرب، فكانت السفن القادمة من البحر الأبيض المتوسط (بحر الشمال) تسير فى الفرع البيلوزى[١] من النيل، وهو أول فرع شرقًا من فروعه السبعة، حتى بوبست (الزقازيق حاليًا) ثم تتجه شرقًا إلى

(١) نسبة إلى مدينة بلوزيوم الأثرية التى كانت تقع على مقربة من بورسعيد.



قناة الفراعنة أنشئت سنة ١٨٨٧ ق.م. لتصل البحرين المتوسط والأحمر عبر النيل وفروعه

بلدة تيخاو (أبو صير حاليًا) وكانت تقع على البحيرات المرة التى كانت، وقتئذ، فى نهاية خليج السويس، ومن بلدة تيخاو إلى البحر الأحمر[٢] عبر البحيرة المرة التى كانت، فى ذلك العهد، خليجًا متصلاً بالبحر الأحمر.

وقد افتتحت هذه القناة فى ١٨٧٤ ق. م. وسجل افتتاحها فى لوحة منحوتة على واجهة معبد الكرنك بالأقصر، ولعبت القناة دورًا هامًا فى تاريخ مصر القديم، وبصفة خاصة إبان حكم الأسرة الثامنة عشرة، أزهى عصور الدولة الحديثة، التى ضمت الأسر ١٨ و١٩ و٢٠، وكانت السفن تعبر القناة محملة بالعبيد وأخشاب لبنان ومواد البناء والحيوانات والتوابل والفاكهة والحرير والعاج والجلود إلخ.. للتجارة أو المقايضة بين بلاد الغرب والشرق. ودب الإهمال فى القناة فى أواخر حكم الأسرة الثامنة عشرة حتى أصبحت غير صالحة للملاحة.

ومازالت آثار هذه القناة واضحة تمامًا، حتى يومنا هذا، فى محاذاة المجرى الملاحى الحالى لقناة السويس، بالقرب من بلدة جنيفة[٣]، ويمكن تتبع مسارها حتى الكيلومتر ١٣٨ حيث حفرت قناة المياه العذبة فى مجرى القناة القديمة نفسه، ثم تختفى بعد ذلك معالم هذه

---

(٢) كان البحر الأحمر يُعرف قديمًا ببحر كاموريت والبحيرة المرة ببحيرة كاموريت.

(٣) تقع على مسافة ٢٨ كيلومترًا من مدينة بور توفيق.

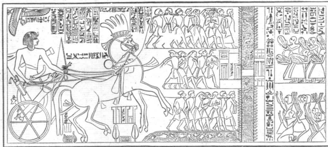
القناة، التى كانت تمتد فى القدم، حتى ميناء كليسما (السويس حاليًا).

١٣١٠ ق. م. - قناة سيتى الأول: اعتلى عرش مصر خلفًا لأبيه رمسيس الأول، مؤسس الأسرة التاسعة عشرة وتضاربت أقوال المؤرخين فيها يتعلق بدوره فى إعادة حفر القناة، غير أن العرافة ميليت إحدى كاهنات هليوبوليس، ذكرت فى برديتها، فى عهد نخاو الثانى، أحد ملوك الأسرة السادسة والعشرين، دور سيتى الأول فى حفر القناة إذ جاء فيها: «لقد أمرت رجالك، أيها الملك العظيم، بأن يعيدوا حفر القناة التى سبق لسلفك العظيم سيتى الأول حفرها لتوصل بين البحر الشمالى (البحر المتوسط) وبحر أروترى الجنوبى (البحر الأحمر) مارة ببحيرات أميريس (البحيرات المرة)»، كما ورد فى بردية أنسطاسى الأول وصفًا للرحلات التى قام بها سيتى الأول جاء فيها: «أقام قلعة على القناة التى تفصل مصر عن الصحراء الشرقية»، ورسمت على البردية القناة والأشجار على ضفتيها لحمايتها من العواصف وزحف الرمال، كما وصفت حفلات استقبال الملك، حال عبوره القناة عند قلعة ثارو (القنطرة حاليًا) بعد عودته منتصرًا من البلاد الآسيوية، وقد اكتشف عند حفر القناة الحالية معبد صغير للملك رمسيس على الصفة الآسيوية (الشرقية) عند الكيلومتر ٩١ من القناة، وهذا يدل دلالة واضحة على قيام الملك سيتى الأول، إبان حكمه (١٣١٩ - ١٣٠٠ ق. م.) بإعادة حفر القناة.

٦٠٩ ق. م. - قناة نخاو: امتلأت القناة التى أعاد حفرها سيتى

الأول بالرمال، لافتقارها إلى الصيانة فترة طويلة من الزمان وتكون سد رملي عزل خليج السويس عن البحيرة المرة بطول ٣٠ كم تقريبًا، فبذل الفرعون نخاو الثاني[٤] غاية جهده لإعادة شق القناة، وهذا ضمن الإصلاحات الداخلية العديدة التي قام بها، وبصفة خاصة مشروعات الري وحفر الترع وتنشيط تجارة مصر، فنجح في وصل النيل بالبحيرة المرة، غير أنه لم يوفق في وصل البحيرة المرة بخليج السويس، وفسر إيقاف العمل بعدة تفسيرات، منها ما ذكره المؤرخ الإغريقي هيرودوت بقوله: «نيخوس هو أول من حفر القناة التي تؤدي إلى بحر أروتري والتي أتم دارا الفارسي حفرها من بعده، وقد حفرت القناة عريضة حتى تستطيع سفينتان من ذوات ثلاثة صفوف من المجاديف من المرور فيها جنبًا إلى جنب.. وقد هلك من المصريين أثناء عملهم فيها، مائة وعشرون ألف عامل.. وتوقف نيخوس في منتصف عملية الحفر لأن نبوءة العرافة ميليت حالت دون تشجيعه على إتمامه إذ جاء فيها: «.. إني أرى وراء الغيب أن عملك هذا سيجلب الضرر على مصر، فحفر القناة سيعود بالفائدة على الغريب دون القريب، وعلى الأجنبي دون الوطني، إنك اليوم تتقاضى الرسوم على مرور الناس بأرضك وعلى مرور التجارة، وتتحكم في مصير البضائع والناس، أما غدًا عند ما تفتح القناة،

(٤) يعرف كذلك باسم نيقوس أو نيخوس وحكم مصر من سنة ٦٠٩ إلى سنة ٥٩٣ ق. م.



رسم منحوت على الواجهة الخارجية لمعبد الكرنك بالأقصر يمثل قناة سنوسرت الثالث وبها سمك، وعلى يسارها البطل الغازى عائدًا من غزواته فى الشرق، وأمامه الأسرى مصفدين بالأغلال، وعلى يمين الصورة، وفد من الكهنة والأعيان، على ضفتها الأفريقية، يرحب بالقائد الظافر حاملا له الهدايا.

فسيمر بها الجميع وتجذب الجميع.. ستجذب مطامع أعدائك، فتفقد السيطرة على القناة، وتجعل للخطر منفذًا إلى قلب بلادك.. فبحق الآلهة وبحق الوطن عليك مر بوقف العمل وكف عن مواصلة الحفر.. لا كانت القناة ولا كان الاتصال». ووجدت هذه النبوءة فى برديات بإحدى مقابر طيبة، وبعضها يوجد حاليًا فى متحف برلين.

٥١٠ ق. م. – قناة دارا الأول أو قناة الفرس: ازدهر برزخ السويس، إثر احتلال الفرس لمصر، باعتباره الطريق الموصل إلى فارس، مارا بوادى الطميلات فى محاذاة قناة نخاو الثانى، فكان من الطبيعى إزاء ذلك، أن يوجه دارا الأول ملك الفرس (٥٢١ – ٤٨٦ ق. م.) جل اهتمامه إلى إعادة الملاحة فى القناة، فأدخل عليها تحسينات كبيرة، وأعاد ربط النيل بالبحيرة المرة، غير أنه لم ينجح كسلفه فى وصلها بالبحر الأحمر إلا بواسطة قنوات صغيرة، لم تكن صالحة للملاحة إلا فى موسم فيضان النيل.

٣٣٢ ق. م. – القناة فى عهد الإسكندر الأكبر: وجه الاسكندر الأكبر كل اهتمامه، حال دخوله مصر، إلى إعادة حفر القناة لعبور سفنه الحربية من ميناءى الإسكندرية وأبى قير إلى البحر الأحمر عن طريق الدلتا والبحيرات المرة، كما اهتم بمشروع حفر قناة الشمال التى تصل بحيرة سيربونيس (بحيرة البردويل حاليًا) ببحيرة التمساح، ومنها إلى البحيرات المرة، وبدأ العمل فى تنفيذ المشروعين غير أن المنية عاجلته قبل إتمامها.

٢٨٥ ق. م. – قناة بطليموس الثانى أو قناة الإغريق : تغلب بطليموس الثانى أو بطليموس فيلادلف (٢٨٥ – ٢٤٦ ق. م) على كل الصعوبات التى اعترضت سبيل سابقيه، فبدأ بإنشاء ميناء أسطول البحر الأحمر (هيروبوليس)، مكان ميناء السويس الحالى، وامتد الحفر حتى البحيرات المرة ومنها إلى الفرع الشرقى للنيل، ثم الجزء الشمالى الموصل إلى القنطرة والبحر المتوسط، فتمكن بذلك من إعادة الملاحة إلى القناة بأكملها، بعد أن نجح فى حفر الجزء الواقع بين البحيرة المرة والبحر الأحمر، ليحل محل القنوات الصغيرة، وأصبحت القناة تصب بجوار مدينة كليسما (السويس). وكانت تسمح بعبور سفينتين متجاورتين فى نفس الوقت، وأقام بمناسبة إعادة افتتاحها احتفالاً عظيمًا.

٤٥ ق. م. – القناة فى عهد البطالسة: عاد الإهمال إلى القناة فى أواخر عهد البطالسة، مما أدى إلى عدم صلاحيتها للملاحة على الإطلاق.

٩٨ ميلادية – قناة الرومان: رأى الرومان إعادة استخدام القناة للملاحة لضرورات التجارة، فحفر الإمبراطور تراجان الرومانى (٩٨ – ١١٧ م) فرعًا جديدًا عرف بقناة تراجان، يبدأ من بابليون (القاهرة) عند فم الخليج وينتهى فى العباسة، حيث يتصل بالفرع القديم الذى يصل بوبست بالبحيرة المرة.

٤٠٠ ميلادية – القناة فى عهد البيزنطيين: دب الإهمال من

جديد فى القناة، فتراكم الرمل فيها، حتى أصبحت غير صالحة للملاحة على الإطلاق.

٦٤٢ ميلادية – قناة أمير المؤمنين: أعاد عمرو بن العاص قناة الرومان إلى الملاحة من الفسطاط (القاهرة) إلى القلزم (السويس) وأطلق عليها اسم «قناة أمير المؤمنين»، وقد خطر له أن يشق قناة مباشرة بين البحرين الأبيض المتوسط والأحمر، ولكن الخليفة عمر بن الخطاب أثناه عن عزمه اعتقادًا منه بأن شق البرزخ يعرض مصر كلها لطغيان مياه البحر الأحمر.

ظلت قناة أمير المؤمنين مفتوحة للملاحة أكثر من مائة عام استخدمت خلالها فى التجارة بين الدول العربية وأنحاء العالم، فقد كان التجار من الجانبين، يتقابلون فى منتصفها، يبيعون ويشترون ويرسلون سلعهم إلى أى البحرين المتوسط أو الأحمر فى مدة وجيزة، كما استخدمت القناة كذلك فى نقل الحجاج إلى الأراضى الحجازية لتأدية فريضة الحج.

٧٦٧ ميلادية – ردم القناة: قامت فى المدينة ثورة علوية، فى عهد الخليفة العباسى أبى جعفر المنصور، فأمر بردم(٥) القناة بصفة

(٥) يذكر بعض المؤرخين أن القناة ردمت سنة ٧٧٦ م، كما يذكر البعض الآخر أن أبا جعفر المنصور ردم القناة بقصد تحويل تجارة الهند إلى طريق البصرة والفرات، رجاء زيادة الرخاء فى بلاد العراق، حيث توجد العاصمة العباسية.

كلية عند السويس، حتى لا تستخدم فى نقل المؤن إلى المدينة، رغبة منه فى تجويع أهلها الثائرين على حكمه، وبذلك تعطلت الملاحة بين البحرين، أحد عشر قرنا، استخدمت خلالها الطرق البرية فى نقل تجارة مصر.

١٨٢٠ ميلادية - إصلاح القناة: أمر محمد على باشا، والى مصر، بإصلاح القناة لرى المنطقة الواقعة بين العباسة والقصاصين، وفى سنة ١٨٦٠ أدخلت على هذه القناة بعض الإصلاحات لتوصيل مياه النيل إلى الإسماعيلية والسويس.



وقد تضاربت الآراء حول مواصفات قناة الفراعنة ويستخلص من الآراء العديدة، أنها كانت قناة مياه عذبة تغذى من النيل وصالحة للملاحة عند ارتفاع منسوب المياه فيه، ويبلغ طولها ١٥٠ كيلو مترًا وعرضها أكثر من ٢٥ مترًا وعمقها من ٣ إلى ٤ أمتار، وكانت هذه الأبعاد مناسبة تمامًا لحجم السفن المستعملة حينذاك.



الباب الثالث

تاريخ قناة السويس

إن تاريخا عظيما، كتاريخ هذا المرفق الحيوى للملاحة العالمية، يستلزم لروايته بأمانة عدة مجلدات ضخمة ولكننا سنكتفى فى كتابنا هذا بسرد بعض الحوادث الهامة لكى نعطى القارئ فكرة صادقة شاملة عن إنشائه وتطوره من سنة ١٨٨٧ قبل الميلاد إلى سنة ١٩٨٧، أى خلال أربعة آلاف سنة تقريبا.

وقد تكلمنا عن قناة الفراعنة فى الباب السابق، وسنطرق تاريخ ربط الشرق بالغرب بريا وبحريا، وتاريخ قناة السويس الطويل حتى يومنا هذا، وقد قسمنا هذا الجزء إلى ثلاثة أقسام:

أولا: من قناة الفراعنة إلى القناة الحالية: ويقسم هذا الجزء إلى قسمين يضم القسم الأول منه نبذة قصيرة عن الطرق البرية والبحرية التى كان يسلكها المسافرون للوصول إلى الهند والشرق الأقصى قبل حفر القناة، ويتضمن القسم الثانى بعض المشروعات التى وضعها المهندسون لشق القناة الحالية.

ثانيًا: القناة الحالية: تربط البحرين المتوسط والأحمر بطريق مباشر، ويمتد تاريخها من الموافقة على حفرها فى سنة ١٨٥٤ إلى يوم تأميمها، ويمكن تقسيمه بدوره إلى قسمين:

(أ) شق القناة: ويروى تاريخها من الموافقة على حفرها فى ٣٠ نوفمبر ١٨٥٤، حتى افتتاحها للملاحة العالمية فى ١٧ نوفمبر ١٨٦٩.

(ب) القناة قبل التأميم: ويشمل تاريخها فى عهد الشركة المؤممة، أى من بدء الملاحة فيها إلى أن أممها الرئيس الراحل جمال عبد الناصر فى ٢٦ يوليه ١٩٥٦.

ثالثًا: القناة بعد التأميم: ويتضمن تاريخها فى عهد الإدارة المصرية، بعد أن أعيدت بتأميمها إلى أصحابها الشرعيين، ويمكن تقسيمه إلى أربعة أقسام:

(أ) القناة قبل عدوان ١٩٦٧: ويمتد تاريخها من يوم التأميم إلى يوم توقف الملاحة فيها فى ٦ يونيه ١٩٦٧، بسبب العدوان الإسرائيلى على مصر.

(ب) القناة إبان العدوان: وينحصر تاريخها من يوم توقف الملاحة فيها بسبب العدوان إلى ٤ يونيه ١٩٧٥، ليلة إعادة افتتاحها للملاحة العالمية.

(جـ) القناة بعد العدوان: ويمتد تاريخها من يوم عودة الملاحة

فيها فى ٥ يونيه ١٩٧٥ إلى انتهاء مرحلة تطويرها الأولى فى ١٥ ديسمبر ١٩٨٠، ويعد افتتاح القناة، بمناسبة عودة الملاحة فيها، بعد إغلاقها طوال ثمانى سنوات أمام الملاحة العالمية، بمثابة الافتتاح الثانى لها.

(د) **القناة بعد التطوير**: ويمتد تاريخها من ١٦ ديسمبر ١٩٨٠، إثر انتهاء مشروع تطويرها العظيم إلى يومنا هذا، وقد خلق منها هذا المشروع قناة جديدة فى حجمها ومعداتها، ويعد بمثابة الافتتاح الثالث لها، لأهمية وضخامة العمل الذى تم انجازه.

أولا: من قناة الفراعنة إلى القناة الحالية

(أ) طريق الهند قبل شق البرزخ

* **القرن الثامن الميلادى**: كان المسافر للتجارة من أوربا إلى الهند يركب البحر من برشلونة أو مرسيليا أو البندقية إلى الاسكندرية، ومنها يسلك الطريق البرى الوعر حتى ميناء كليسما (السويس)، ومن هذا الأخير كان يجتاز الطريق البحرى إلى الهند، عبر البحر الأحمر والمحيط الهندى، وكانت هذه الرحلة الطويلة الشاقة تستغرق عدة شهور.

* **القرن الثانى عشر الميلادى**: استغلت جمهورية البندقية وجود

الصليبيين فى الشرق، إبان الحملات الصليبية، لتنشيط تجارتها مع الهند. فكان أهلها يسلكون الطريق البحرى من وطنهم إلى دمشق، ومنها يجتازون الطريق البرى، عبر سورية وفارس، إلى الهند.

* **سنة ١٤٥٣**: كان من نتيجة سقوط القسطنطينية فى يد الأتراك إغلاق الطرق البرية التى ظلت، طوال العصور الوسطى، تسمح لأوربا بالتجارة مع الشرق والشرق الأقصى.

* **سنة ١٤٨٦**: اكتشف الملاح البرتغالى برتيلمى دياز رأس العواصف الذى أطلق عليه فيما بعد رأس الرجاء الصالح.

* **سنة ١٤٩٧**: تمكن الملاح البرتغالى فاسكو دى جاما من الدوران حول رأس الرجاء الصالح وإلقاء مراسيه فى الهند فى السنة التالية مفتتحا بذلك الطريق البحرى إليها.

* **القرن الخامس عشر**: ازدهر طريق رأس الرجاء الصالح عقب اكتشافه، وأصبح طريق التجارة المألوف مع الشرق الأقصى، وازدهرت بازدهاره موانئ بحر الشمال والمحيط الأطلسى، أما الطريق عبر مصر فأصبح منسيًا، زهاء ثلاثة قرون، وفقدت موانئ البحر المتوسط مكانتها وأهميتها التجارية التى احتفظت بها طوال القرون الماضية.

* **القرن التاسع عشر**: بذلت إنجلترا، فى أوائل هذا القرن، محاولات عدة لإعادة استخدام الطريق المصرى القديم بدلا من

طريق رأس الرجاء الصالح، لتقريب المسافة بين الشرق والغرب.
وجدير بالذكر أن الطريق، عبر الأراضى المصرية، كان يوفر لها حوالى ١١٠٠٠ كيلومتر من لندن إلى بمباى.

* **سنة ١٨٢٣:** اقترحت حكومة الهند على الباب العالى فى تركيا إنشاء خط ملاحى منتظم بين السويس وموانئ الهند، فرفضت تركيا عرضها، وأعادت حكومة الهند الكرة مرة ثانية فى سنة ١٨٢٦ بدون جدوى.

* **٢٢ أبريل ١٨٢٩:** ضرب محمد على، والى مصر، بقرار الباب العالى عرض الحائط ووصلت ميناء السويس فى هذا اليوم أول سفينة تابعة لشركة الهند الشرقية بعد رحلة استغرقت ٣٢ يوما، وبهذا افتتح البحر الأحمر للملاحة البخارية المنتظمة.

* **٢٨ أكتوبر ١٨٢٩:** تقدم توماس واجهورن، أحد الضباط الإنجليز فى جيش الهند، باقتراح إلى الحكومة الإنجليزية، التى كانت تنقل بريدها من لندن إلى بمباى وبالعكس عن طريق رأس الرجاء الصالح، بنقل نسخة ثانية من بريدها على نفقته عبر مصر. واستغرقت رحلته من لندن إلى السويس ٤٠ يوماً، ومن السويس إلى بمباى ٣٣ يومًا، أى مدة إجمالية قدرها ٧٣ يوما اختصرت فيما بعد إلى ٥٠ يوما فقط، فأغرى هذا الوفر الكبير حكومة إنجلترا على إعادة استخدام هذا الطريق فى نقل بريدها.

* **سنة ١٨٣٩:** نظمت الشركة الملاحية الهندية والشرقية خطًا من السفن البخارية فيما بين إنجلترا والإسكندرية يقابله خط آخر فيما بين السويس وبمباى، ويربط الخطين طريق برى، عبر مصر، بين الإسكندرية والسويس. فكان المسافر يجتاز ترعة المحمودية والنيل من الإسكندرية إلى القاهرة ومنها إلى السويس، عبر الطريق الصحراوى، بوساطة عربات ذات أربعة جياد، تتسع لستة أفراد، وتقطع الطريق فى ١٥ ساعة، أما أمتعة الركاب والبضائع إلخ.. فكانت تنقل عبر الطريق الصحراوى، على ظهر عدة مئات من الجمال.

* **١٨٥٦:** تدخلت الشركات الملاحية لدى الخديو لضرورة إنشاء خط سكة حديد ليصل بين السويس والإسكندرية لخدمة الركاب وتجنيبهم مشقة السفر بالوسائل البدائية. فنجحت مساعيها وتم تشغيل الخط الحديدى بين الإسكندرية والقاهرة فى سنة ١٨٥٦ وافتتح الخط الحديدى بين القاهرة والسويس فى سنة ١٨٥٨.

(ب) مشروعات شق القناة

١٧٩٨: الحملة الفرنسية على مصر: كان شق برزخ السويس أحد أهداف الحملة الفرنسية، فقد كلف الجنرال نابليون بونابرت. حال سماح العمليات الحربية بذلك، كبير مهندسيه جاك مارى لوبير

Le Père بدراسة مشروع قناة تصل البحرين المتوسط والأحمر. فأسفرت دراسات لوبير التى استغرقت سنة كاملة عن أن مستوى سطح البحر الأحمر أكثر ارتفاعا من مستوى سطح البحر المتوسط بمقدار ثمانية أمتار ونصف.

ويهدف مشروع لوبير إلى شق قناة بتفريعات وأهوسة، تبدأ من الإسكندرية وتنتهى فى السويس. وتشبه هذه القناة، إلى حد بعيد، قناة الفراعنة وتسير فى محاذاة بعض أجزائها.

أكتوبر ١٨٣٣ - اتباع سان سيمون (Les Saints Simoniens):

اهتم أتباع سان سيمون بمشروع حفر القناة، وكان هدفهم من وراء حفرها خدمة السلام العالمى عن طريق القيام بمشروعات جليلة نافعة تعود بالخير والرفاهية على البشرية جمعاء، ودرس المهندس فورنيل (Fournel)، أحد أتباع سان سيمون، مشروع لوبير، عضو الحملة الفرنسية، لربط البحرين المتوسط والأحمر، الذى جاء شرحه فى كتاب «وصف مصر» الذى وضعته الحملة الفرنسية، واستكمل المشروع من الوجهتين الفنية والمادية، كما درس كيفية تذليل الصعاب السياسية التى تكتنف تحقيقه، ثم سافر إلى مصر مع المهندس بروسبير انفنتان (Enfantin)، خليفة سان سيمون الذى توفى فى ١٨٢٥، وعدد كبير من أتباعه، وقابلوا محمد على، فرحب بهم أيما ترحاب، ولكنه لم يبد استعدادا كبيرا لقبول مشروعهم، الذى

كان يرمى إلى شق قناة باستعمال النيل[1] أسوة بقناة الفراعنة، غير أنه سمح لهم على الرغم من ذلك، بعرضه على مجلسه الاستشارى.

فبراير ١٨٣٤ - دراسة مشروع حفر القناة:

بحث المجلس الاستشارى لمحمد على هذا المشروع، خلال عدة جلسات، وكان عليه أن يختار مشروعا واحدا فقط من ثلاثة مشروعات عرضت عليه، نظرا لعدم سماح ميزانية الدولة بتنفيذها جميعا، وكانت هذه المشروعات إقامة قناطر على النيل عند بدء الدلتا، ويتبنى المشروع المهندس الفرنسى لينان دى بلفون Linant de Bellefonds، كبير مهندسى أشغال الوجه القبلى، ومشروع مد خط سكة حديد بين القاهرة والسويس، ويتبناه المهندس الإنجليزى جالووى (Galloway)، وحفر قناة السويس ويتبناه أتباع سان سيمون، ووقع اختيار المجلس على مشروع القناطر.

غادر فورنيل مصر بعد ذلك، ومكث انفنتان وأتباعه عدة شهور فيها، وساهموا فى إنشاء القناطر، ومات معظمهم قبل إتمامها، وأسس انفنتان، كما سنرى بعد، جمعية الدراسات الخاصة بقناة السويس.

ويعد أتباع سان سيمون بحق من أوائل المفكرين فى حفر قناة السويس، ولو أنهم لم يتوصلوا، إلى شىء يذكر، فى سبيل شقها.

---

(١) لم يوافق الوالى محمد على على هذا المشروع نظرا لصعوبة تنفيذه، وطول القناة البالغ.

١٨٤١ - مشروع لينان: اهتم المهندس لينان لسنوات طويلة بمشروع شق البرزخ، وكان يساوره نفس اعتقاد المهندس لوبير فى وجود فارق بين منسوب سطحى البحرين: المتوسط والأحمر، وكان فى اعتقاده بأنه فى استطاعته شق قناة مباشرة، ومعالجة هذا الفارق بتزويدها عند السويس بمنشآت لإحكام تصريف المياه، من شأنها إحالة القناة إلى نهر ذى تيار خفيف قد يسهل، فى نفس الوقت، حفر قاعها. وتبين هذه الفكرة الخيالية مقدار تشبث لينان بتنفيذ مشروعه.

وقد أرسل لينان دراساته إلى قنصل فرنسا بالإسكندرية، واطلع عليها دى لسبس الذى كان حين ذاك، نائبًا للقنصل، والذى ضم الدراسات التى استفاد منها فيما بعد استفادة كبيرة، إلى ملف المشروع.

اشترك لينان، بعدئذ، مع ثلاثة من رجال الأعمال البريطانيين فى الإعداد لحفر القناة، غير أن مجهوداتهم باءت بالفشل، ثم عرض لينان مشروعه على دوق دى مونبنسييه، ابن ملك فرنسا لويس فيليب، عند زيارته لمصر فوعده بالمساعدة وعمل على تكوين - حال عودته إلى فرنسا - جمعية الدراسات الخاصة بقناة السويس.

ظل لينان يتقلب فى المناصب الإدارية المصرية ما ينيف على أربعين عامًا، حتى أصبح وزيرًا للأشغال العمومية ومنح لقب الباشوية، وقد لعب دورًا هامًا فى وضع أسس شق برزخ السويس، غير أنه لم يشترك اشتراكًا فعليًا فى تنفيذ الأعمال، لنشوب منازعات خطيرة بينه وبين دى لسبس سنة ١٨٥٨.

٣٠ نوفمبر ١٨٤٦ - جمعية الدراسات الخاصة بقناة السويس: اشترك أتباع سان سيمون فى تأسيس جمعية للدراسات الخاصة بقناة السويس فى باريس، وتكونت هذه الجمعية من ثلاث مجموعات من المهندسين الفرنسيين والأجانب: المجموعة الفرنسية وعلى رأسها تالابوت ومن أعضائها بوردالو، المجموعة الإنجليزية ويرأسها ستيفنسون ابن مخترع القاطرة البخارية الشهير، والمجموعة الألمانية ويديرها النمساوى نجريللى.

١٨٤٧ - إعادة مسح البرزخ: أوفدت جمعية الدراسات بوردالو، أحد الأخصائيين فى الأعمال الطوبوغرافية، إلى مصر للقيام بعملية مسح برزخ السويس، وانتدبت الحكومة المصرية من جانبها المهندس لينان، كبير مهندسيها، لمعاونته فى أعماله. فأثبت الاثنان أن الفارق بين منسوبى المياه فى البحرين المتوسط والأحمر طفيف لا يكاد يذكر[٢]، وهذا لا يدع مجالا للشك فى وقوع المهندس لوبير وزملائه فى خطأ جسيم عند قيامهم بعملية مسح البرزخ.

ولما عرض اقتراح تنفيذ المشروع على محمد على رفضه قائلاً: «لا أريد فى مصر بسفورًا آخر»، أى أنه لا يريد أن يفتح للأجانب باب الإغارة على مصر.

---

(٢) وقد تبين للشركة المؤممة فى سنة ١٩٢٠، إثر الدراسات الطويلة والأبحاث العديدة التى قامت بها لتنفيذ مشروعاتها، بوجود فارق بين منسوبى البحرين، إذ يرتفع مستوى سطح البحر الأحمر، بمقدار ٢٥ سم، على مستوى البحر المتوسط.

١٨٥٣ - مشروع وصل البحرين: عكف فردينان دى لسبس[٣]، بعد اعتزاله السلك السياسى، على دراسة كل ما يتعلق بحفر قناة تربط البحرين. فاطلع على المراجع العديدة التى كتبت عن مصر ومن أهمها كتاب «وصف مصر» الذى جمعت فيه الحكومة الفرنسية، سنة ١٨٠٢، جميع أبحاث علماء الحملة الفرنسية عن مصر كما راجع، تقارير لوبير ودراسات أتباع سان سيمون إلخ.. ولما حصل على فرمان الامتياز الأول، كما سنرى بعد، كلف المهندسين لينان وموجيل بإعداد المشروع التمهيدى لشق القناة.

---

(٣) قدم فردينان دى لسبس (١٨٠٥ - ١٨٩٤) الفرنسى الجنسية Ferdinand De Lesseps إلى مصر سنة ١٨٣٢، وشغل منصب نائب قنصل فرنسا بالإسكندرية وعثر، بمحض المصادفة، فى أثناء قضائه فترة الحجر الصحى على مذكرة كتبها المهندس لوبير عن قناة البحرين، فاهتم بالمشروع أيما اهتمام، وناقش تفاصيله مع ذوى الشأن، وتمكن خلال إقامته بمصر من توثيق صداقته بالأمير محمد سعيد، أصغر أبناء محمد على، وغادر دى لسبس مصر سنة ١٨٣٦ وظل على علاقته بالأمير، وتقلب فى عدة مناصب دبلوماسية إلى أن اعتزل الحياة السياسية سنة ١٨٤٩، إثر أزمة تسبب فى إحداثها، وتبنى عقب هذا مشروع حفر قناة تصل البحرين: المتوسط والأحمر وعكف على دراسة كل ما كتب عنه، ولما تولى الأمير سعيد حكم مصر سنة ١٨٥٤، خلفًا لعباس، كتب إليه دى لسبس مهنئاً، فرد سعيد يدعوه لزيارته، فلبى الدعوة فى نوفمبر وسرعان ما استحوذ على إعجاب الوالى وحاشيته بشخصيته الجذابة وبراعته فى الفروسية ومهارته فى الصيد.. وانتهز دى لسبس فرصة تواجده مع الوالى فى إحدى الرحلات فعرض عليه بلباقة وقوة حجة، مشروع حفر القناة، فاقتنع برأيه ووافق عليه ومنحه فى ٣٠ نوفمبر ١٨٥٤ فرمان الامتياز الأول بشق القناة.

فأجرى لينان عملية مسح جديدة جاءت مؤيدة لنتائجه السابقة فى عدم وجود فارق بين مستوى البحرين.

عرض دى لسبس مشروع لينان وموجيل، حال انتهائهما من وضعه فى سنة ١٨٥٥ على لجنة دولية من كبار المهندسين والملاحين، فأجرت عليه بعض التعديلات، ثم عرض المشروع المعدل على اللجنة العليا للأشغال التى أجرت عليه بدورها تعديلات أخرى، بعد إيفاد لجنة لدراسة المشروع على الطبيعة. ويحدد المشروع الأخير الخطوط الرئيسية لحفر قناة تصل البحرين الأبيض المتوسط والأحمر، بطريق مباشر وبدون أهوسة.

ثانيًا: القناة الحالية

(أ) شق القناة

٣٠ نوفمبر ١٨٥٤ - فرمان الامتياز الأول: تمكن فردينان دى ليسبس الدبلوماسى الفرنسى المتقاعد، الذى ليس هو بالمهندس أو الأخصائى أو المالى أو رجل الأعمال، أن يؤثر بشخصيته القوية ولباقته على والى مصر محمد سعيد باشا، مستغلا ضعفه وصداقته له إبان طفولته، لينتزع منه الموافقة على شق برزخ السويس، فأصدر هذا الأخير فرمان الامتياز الأول بمنح دى ليسبس حق إنشاء

الشركة العالمية لقناة السويس البحرية، لشق قناة تربط البحرين الأبيض المتوسط والأحمر (بند ١)، وامتياز استغلالها مدة ٩٩ عاما من تاريخ الافتتاح (بند ٣)، ومنح الشركة، بدون أدنى مقابل، جميع الأراضى اللازمة لشق القناة البحرية (بند ٤)، وتوزيع صافى الأرباح السنوية للشركة كالآتى: ٧٥٪ للشركة و ١٥٪ للحكومة المصرية و١٠٪ للأعضاء المؤسسين (بند ٥)، وتقدير تعريفة العبور بالاتفاق مع والى مصر على أن تكون متساوية لجميع الدول ودون منح أىّ منها ميزة خاصة (بند ٦)، ومنح الشركة الحق فى استخراج جميع المواد اللازمة لأعمال القناة والمنشآت التابعة لها من المناجم والمحاجر الداخلة فى الأملاك العامة بالمجان، وإعفاء كافة الآلات والمواد المستوردة من الخارج، لصالح المشروع، من الرسوم الجمركية (بند ٩)، وتحل الحكومة المصرية محل الشركة عند انتهاء امتيازها، وتتمتع بكافة حقوقها، وتعود اليها بالكامل قناة البحرين وكافة المنشآت التابعة لها، مقابل تعويض يحدد باتفاق ودى أو بالتحكيم (بند ١٠)، ويتعهد الوالى بتقديم مساهمته الصادقة لدى ليسبس، وكذلك مساهمة جميع موظفى مصر لتسهيل تنفيذ واستغلال المشروع (بند ١٢).

وغنى عن الذكر بأن الامتيازات الممنوحة للشركة كانت جميعها مجحفة بحق مصر!

٥ يناير ١٨٥٦ - فرمان الامتياز الثانى: أصدر محمد سعيد باشا

فرمان الامتياز الثانى[٤]، وهو تأييد لما جاء فى الفرمان الأول وتكملة له، ونص فيه بوجوب استخدام أربعة أخماس العمال على الأقل من المصريين، وقيام الشركة بتنفيذ الأعمال بمعرفتها أو بواسطة مقاولين (بند ٢)، وإنشاء قناة رى صالحة للملاحة النهرية تبدأ قرب القاهرة وتصب فى القناة البحرية فى بحيرة التمساح (بند ٤)، وتتجه تفريعة منها إلى السويس وأخرى إلى بلوز (بور سعيد) فى محاذاة القناة البحرية (بند ٥)، وانتداب مندوب خاص عن نائب الوالى لدى الشركة ليمثل حقوق ومصالح الحكومة المصرية (بند ٩)، وفى حالة احتفاظ الشركة بامتيازها لمدد متتالية، قدر كل مدة منها ٩٩ عاماً، تزاد حصة الحكومة المصرية الى ٢٠٪ للمدة الثانية. و٢٥٪ للثالثة وهكذا بمعدل زيادة قدرها ٥٪ عن كل مدة، على ألا تزيد هذه الحصة عن ٣٥٪ من الأرباح السنوية الصافية للشركة (بند ١٦). وتضع الحكومة المصرية تحت تصرف الشركة المهندسين لينان بك وموجيل بك للإشراف على تنفيذ القوانين الخاصة بالمشروع.

وحرر كلا الفرمانين باللغة التركية، وترجما إلى الفرنسية، ونص فيهما بوجوب الحصول على موافقة الباب العالى فى تركيا ، قبل البدء فى تنفيذ المشروع.

---

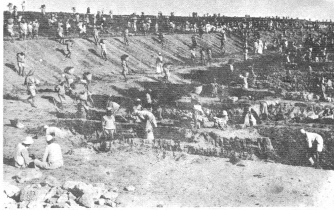
(٤) يتكون الفرمان الأول من ١٢ بندا والثانى من ٢٣ بندا، وأرفقت بكل منهما مذكرة بخاتم نائب الوالى بهذا العنوان «إلى صديقى المخلص، الرفيع المولد والعالى المقام السيد فردينان دى ليسبس».

١٥ ديسمبر ١٨٥٨ - تأسيس شركة قناة السويس: تأسست الشركة العالمية لقناة السويس البحرية، شركة مساهمة مصرية، برأس مال قدره ٢٠٠ مليون فرنك فرنسى[٥] (٧٧١٥٠٠٠ جنيه مصرى)، مقسم على ٤٠٠٠٠٠ سهم قيمة كل منها ٥٠٠ فرنك، خصصت الشركة لكل دولة من الدول عدداً معيناً منها وكان نصيب مصر ٩١٠٩٦ سهماً، ونصيب إنجلترا والولايات المتحدة والنمسا وروسيا ٨٥٥٠٦ أسهم، غير أن هذه الدول رفضت رفضاً باتاً الاشتراك فى الاكتتاب، فاضطرت مصر إزاء رفضها، الى استدانة ٢٨ مليون فرنك (١٠٨٠٠٠٠ جنيه)، بفائدة باهظة، لشراء نصيبها بناء على إلحاح دى لسبس ورغبة منها فى تعضيد المشروع وإنجاحه، وبذلك أصبح مجموع ما تمتلكه مصر من الأسهم ١٧٦٦٠٢ سهماً قيمتها ٨٨,٣ مليون فرنك تقريباً (٣٤٠٦٠٠٠ جنيه)، أى ما يقرب من نصف رأس مال الشركة.

٢٥ أبريل ١٨٥٩ - بدء حفر القناة: ضربت الفأس الأولى فى أعمال حفر القناة فى أرض مدينة فرما (موقع بورسعيد حاليًا)، وتقدمت الأعمال بسرعة بفضل السواعد المفتولة والأذرع القوية لعشرين ألفاً من العمال المصريين، الذين كانوا يساقون شهرياً كالأغنام إلى مواقع العمل فى ظروف قاسية، منها نقص الماء وقلة الغذاء، وحرارة الشمس المحرقة صيفًا وبرودة الطقس القارسة

---

(٥) كان الفرنك الفرنسى يساوى حين ذاك ٣,٨٥٧٥ قرشا مصريًا.



آلاف العمال يقومون بإزالة الرمال، بطرق بدائية، فى عملية حفر المجرى الملاحى للقناة

شتاء، فضلاً عن انتشار الأمراض الفتاكة، التى كانت تحصدهم حصدًا، حتى قضت على عشرات الآلاف من المواطنين الأبرياء المساكين، الذين طوت رمال الصحراء عظامهم على طول القناة.

١٨ نوفمبر ١٨٦٢ – وصل البحر الأبيض المتوسط ببحيرة التمساح: تدفقت مياه البحر الأبيض المتوسط فى بحيرة التمساح، وكانت وقتئذ عبارة عن منخفض من الأرض تحف به الكثبان الرملية، ويقع فى منتصف المسافة بين بورسعيد والسويس.

وأقيم بهذه المناسبة احتفال مهيب شهده مندوب عن الخديو محمد سعيد باشا، ورجال الدين، وأعضاء السلك السياسى وأعيان مصر وقد أعلن دى لسبس، بصوته الجهورى، فى هذا الاحتفال: «باسم صاحب السمو الخديو محمد سعيد باشا، آمر بأن تتدفق بمشيئة الله تعالى، مياه البحر الأبيض المتوسط فى بحيرة التمساح».

٦ يوليو ١٨٦٤ – تعديل فرمانى الامتياز: طلب الخديو إسماعيل[٦]، أثر اعتلائه عرش مصر، بعد وفاة محمد سعيد باشا فى ١٨ يناير ١٨٦٣، تعديل فرمانى الامتياز الممنوحين للشركة، وذلك

(٦) أغدق إسماعيل المال والهدايا على سلطان تركيا ووزرائه حتى نجح فى سنة ١٨٦٧ فى نيل لقب «خديو» وهو لفظ فارسى معناه «الأمير العظيم» بدلاً من «والى» أو «باشا» الذى لا يميزه كثيرًا عن سائر ولاة السلطنة العثمانية. وورث خلفاؤه هذا اللقب إلى أن تم تغييره إثر الانقلابات السياسية العديدة، إلى «سلطان» فى ١٩١٤، ثم إلى «ملك» فى ١٩٢٢.

بإلغاء السخرة فى أعمال القناة، وتخفيض مساحة الأراضى[٧] الممنوحة لها، واسترداد قناة المياه العذبة التى تم حفرها فى ٢ فبراير سنة ١٨٦٢ لتوصيل المياه من النيل إلى مواقع العمل. فوافق دى لسبس على طلبات الخديو مقابل منح الشركة تعويضاً قدره ٨٤ مليون فرنك (٣٢٤٠٠٠٠ جنيه)، بناء على تحكيم نابليون الثالث إمبراطور فرنسا، وكانت الشركة وقتئذ فى مسيس الحاجة إلى المال لتمويل الأعمال الجارية فى المشروع.

وقد ساورت دى لسبس بعد وفاة صديقه الحميم وحاميه، محمد سعيد باشا، بعض المخاوف من عدم إتمام المشروع، إذ كان يخشى أن يضع خليفته الخديو إسماعيل فى وجهه المصاعب والعراقيل، ولكن مخاوفه سرعان ما تبددت حينما صرح له الخديو فى إحدى المناسبات بقوله: «إنى لن أكون جديراً بتقلد ولاية مصر إن لم أكن (قناليًا) أكثر منك أو بمعنى آخر: إن لم أكن راغبًا فى شق القناة أكثر منك».

١٨٦٦ - محاربة إنجلترا لحفر القناة: لم تعر إنجلترا، فى بادئ الأمر، مشروع حفر القناة أى أهتمام اعتقادًا منها بأن مصيره

(٧) وبيان هذه التعويضات كالآتى: ٣٨ مليون فرنك لإلغاء أعمال السخرة فى القناة، و٣٠ مليون لاسترداد ٦٠ ألف هكتار أى ٦٠٠ كم^2 من الأرضى الممنوحة للشركة بواقع ٥٠٠ فرنك للهكتار، و٦ ملايين لاسترداد قناة المياه العذبة، و١٠ ملايين مقابل المصروفات التى قامت بها الشركة لأعمال القناة العذبة، وتم سداد هذه المبالغ على أقساط نصف سنوية من ١٨٦٤ إلى ١٨٧٠، وأقساط سنوية من ١٨٧١ إلى ١٨٧٩.

الاخفاق. فلما حصل دى لسبس على فرمان الامتياز الأول شعرت إنجلترا بالخطر، فأخذت تبذل مساعيها للقضاء على المشروع فى مهده، حتى لا يزاحمها إلى طريق مستعمراتها مزاحم. فبادرت بإغلاق مدخل البحر الأحمر باحتلال جزيرة بريم وبتحصين عدن، ثم أخذت تضغط على والى مصر من جهة، وعلى الباب العالى فى تركيا، من جهة أخرى، لوقف الأعمال بحجة أن المشروع لم يصدق عليه بعد من تركيا، صاحبة السيادة على مصر فى ذلك الوقت. هذا فضلاً عن امتناعها من شراء الأسهم لتعطيل المشروع وإضعافه.

وكلف والى مصر وزير خارجيته بأمر دى ليسبس بوقف الأعمال، وإزاء عدم إذعانه أرسل الباب العالى مندوبًا من لدنه، حضر خصيصًا إلى مصر على بارجة تركية، لإرغامه على إيقاف الأعمال ولكن محاولاته ذهبت سدى إذ لم يكترث دى ليسبس بتهديده ووعيده.

ولم تهدأ العاصفة إلا بتدخل الإمبراطور نابليون الثالث الذى وعد دى ليسبس بالمساعدة والحماية. وأمام وساطته غض الباب العالى الطرف عن مواصلة الأعمال، دون التصديق رسميًّا على فرمان الامتياز. واستمرت إنجلترا فى محاربتها للمشروع أكثر من عشر سنوات، ثم هدأت ثائرتها إثر تصديق الباب العالى على فرمان الامتياز فى ١٩ مارس ١٨٦٦، أى بعد اثنى عشر عامًا من تاريخ منح

فرمان الامتياز الأول، تحت إلحاح الحكومة الفرنسية[٨].

١٩ مارس ١٨٦٦- تصديق الباب العالى على فرمانات الامتياز: صدق الباب العالى فى تركيا، على فرمانى الامتياز الأول والثانى المبرمين فى ١٨٥٤ و ١٨٥٦، بين والى مصر محمد سعيد باشا ودى ليسبس، كما صدق كذلك على لوائح الشركة العالمية لقناة السويس البحرية، المصدق عليها من محمد سعيد باشا فى ٥ يناير ١٨٥٦، وعلى الاتفاقية المبرمة بين الخديو إسماعيل ودى ليسبس فى ٢٢ فبراير ١٨٦٦، وقد تم هذا التصديق بعد أن قطعت الشركة شوطًا كبيراً فى أعمال حفر القناة، التى بدأت فعلاً فى ٢٥ إبريل ١٨٥٩.

وأهم ما تضمنته لوائح الشركة هو أن الشركة العالمية لقناة السويس البحرية مركزها فى الإسكندرية ومقرها الإدارى فى باريس، ويديرها مجلس إدارة مكون من ٣٢ عضوا من مختلف الجنسيات وبنود أخرى عديدة خاصة بهيئة الإدارة والمساهمين والجمعية العمومية للمساهمين والحسابات السنوية وتعديل اللوائح إلخ.. أما اتفاقية ٢٢ فبراير ١٨٦٦ فأهم ما تضمنته هو إلغاء السخرة فى أعمال القناة، واسترداد بعض الأراضى الممنوحة

---

(٨) أصدر البرلمان الفرنسى، لإتمام أعمال حفر القناة قانونًا خاصًا يصرح بمقتضاه للشركة بعقد قرض قدره ١٠٠ مليون فرنك فرنسى (٣٨٥٨٠٠٠ جنيه) على شكل سندات قيمة كل منها ٥٠٠ فرنك بفائدة ٥٪، وذات جوائز.

للشركة، واسترداد قناة المياه العذبة، كما تنص المادة ١٦ منها على أن الشركة العالمية لقناة السويس البحرية هى شركة مساهمة مصرية تخضع لقوانين البلاد ولعرفها.

٢٢ فبراير ١٨٦٩ - تنازل مصر عن أرباح أسهمها: طلب الخديو إسماعيل من الشركة أن تتنازل عن حقها فى الإعفاء من الرسوم الجمركية، وعن بعض الامتيازات الأخرى الممنوحة لها بمقتضى فرمانى الامتياز الأول والثانى. ووافقت الشركة على ذلك مقابل منحها تعويضاً قدره ٣٠ مليون فرنك فرنسى (١١٥٧٠٠٠ جنيه مصرى) فاضطر الخديو إزاء عجزه عن سداده الى التنازل عن الأرباح السنوية للأسهم التى تمتلكها مصر فى القناة لمدة ٢٥ عاماً.

١٨ مارس ١٨٦٩ - وصل البحر الأبيض المتوسط بالبحيرات المرة: تدفقت مياه البحر الأبيض المتوسط فملأت منخفض البحيرات المرة وسط مهرجان كبير حضره الخديو اسماعيل وولى عهد إنجلترا.

١٥ أغسطس ١٨٦٩ - وصل البحر الأحمر بالبحيرات المرة الصغرى: ضربت الفأس الأخيرة فى السد الذى أقيم أمام مياه البحر الأحمر فى الشلوفة بالقرب من السويس وبذا تم وصل البحر الأحمر بالبحيرة المرة الصغرى.

١٨ أغسطس ١٨٦٩ - انتهاء أعمال حفر القناة: تلاقت مياه البحرين الأبيض المتوسط والأحمر، فتألف منها ذلك الشريان

الحيوى للملاحة العالمية، وبذا انتهت أعمال هذا المشروع الضخم الذى استغرق تنفيذه عشر سنوات، بعد استخراج ٧٤ مليون متر مكعب من الرمال. وقد بلغ مجموع تكاليف إنشائه التى تحملتها الشركة فعلاً ٣٦٩ مليون فرنك (٠٠٠ ٢٣٤ ١٤ جنيه) حتى ٣١ ديسمبر ١٨٦٩، أى ضعف المبلغ الذى كان مقدرًا لإنجازه، حسب أدق الميزانيات التى نشرتها الشركة العالمية لقناة السويس البحرية[٩].

وجدير بنا أن نسوق هنا ما ذكره الدكتور بول هرمان، أستاذ التاريخ والجغرافيا فى جامعة برلين، فى كتابه عن قناة السويس «... قد جاور ربه المستشار ماترنيخ الذى أسس فى سنة ١٨٤٦ جمعية علمية لدراسة شق قناة السويس، وكذا المهندس نجريللى، الذى تعد دراساته واقتراحاته أساسًا لشق القناة، هذا عدا عشرات الآلاف من العمال المصريين الذين لقوا حتفهم فى الصحراء.. مات هؤلاء جميعًا وما زالت القناة باقية ليجنى من ورائها المساهمون سنويًا أرباحًا طائلة، وبذا تحققت نبوءة رجال الدين إلى الفرعون نخاو: «لا تشق القناة أيها الفرعون إذ أنك بشقها لن تخدم مصر وإنما تخدم الغزاة الجشعين».

(٩) Le Canal Maritime de Suez, Cie du Canal, Paris 1908.

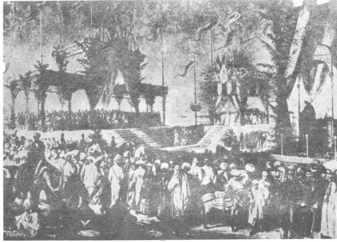
(ب) القناة قبل التأميم

١٧ نوفمبر ١٨٦٩ - إفتتاح القناة:

أبحر الخديو إسماعيل إلى أوربا مع وزير خارجيته نوبار خصيصًا لتوجيه دعوة حضور حفل افتتاح القناة إلى كبار شخصيات العالم، فلبى دعوته ٦،٠٠٠ مدعو من الملوك والرؤساء والأمراء ورجال العلم والأدب والسياسة والصحافة وعظماء مصر والسودان هذا بالإضافة إلى جمهور غفير من المغامرين الطامعين فى بذخه وإسرافه، كما استحضر الخديو ٥٠٠ طاه وخادم من فرنسا وإيطاليا علاوة على الطهاة والخدم من المصريين والأتراك الذين كانوا فى خدمته. وتكفل إسماعيل بنفقات تنقلاتهم وإقامتهم جميعًا طوال هذه الرحلة الأسطورية التى استغرقت أكثر من شهر.

شيد إسماعيل من أجل رفاهيتهم قصرًا فخمًا على شاطئ بحيرة التمساح و١٢٠٠ خيمة لإقامتهم عدا الذهبيات الراسية على ضفاف البحيرة، ودارًا للأوبرا، وأنشأ طريقًا من القاهرة إلى أهرام الجيزة أتمه ١٠ ٠٠٠ عامل فى شهر واحد.

افتتحت قناة السويس رسميًّا للملاحة بعبور السفينة «المحروسة» تتبعها السفينة «أجل» Aigle أى «النسر» حاملة على ظهرها ملوك وعظماء العالم ثم ٧٧ سفينة، منها ٥٠ سفينة حربية،



ثلاث من المنصات الرئيسية التى أقيمت فى حفل افتتاح القناة، فى ١٧ نوفمبر ١٨٦٩، لرجال الدين وكبار المدعوين

وأقيمت بهذه المناسبة زينات خيالية ومهرجانات تفوق حد الوصف ولم تشهد مصر فى تاريخها الطويل احتفالات عظيمة تماثل هذه الاحتفالات، ولا ولائم تحاكي تلك التى أقيمت فيها ووصفها المؤرخون بأشهر ولائم التاريخ وأغناها. وأنفق الخديو إسماعيل احتفالا بافتتاح القناة، ببذخ منقطع النظير، نحو مليون ونصف مليون جنيه[10].

وكانت خصائص القناة عند افتتاحها كالآتى:

- طولها بين البحرين بما فى ذلك مجريا الدخول فى الميناءين

(١٠) وليس أدل على عظمة الإحتفال وروعته مما ردده الضيوف أنفسهم من عبارات تدعو إلى الدهش والعجب لكونها صادرة من أعظم ملوك أوربا. فقالت الإمبراطورة أوجيني «يا إلهي لم أر فى حياتى أجمل من هذا» وقال آخر عن إسماعيل: «ما أغناه من أمير!» وشكا أحد الوزراء المصريين إسراف الخديو لأحد الأمراء قائلاً: «إننا نأكل، يا سيدى، أحجار الأهرام حجرًا حجرًا» فرد عليه الأمير ضاحكًا: «لا تهتم سنقرضكم المال اللازم لتشتروا منا الأسمنت لإعادة بنائها». وصدقت نبوءته فتراكم على مصر الدين تلو الدين، حتى نضبت خزانتها، وكادت تشهر إفلاسها، ولا غرابة فى ذلك إذ اقترض إسماعيل خلال ١٧ عامًا نحو ١٢٠ مليونًا من الجنيهات الأمر الذى أدى إلى وقوع مصر فى أزمة مالية شديدة، وارتباكات سياسية أدت إلى التدخل الأجنبى وانهيار صرح الإستقلال، وعزل إسماعيل عن الحكم وأمره بمغادرة البلاد. واحتفل دليسبس بعد أيام قليلة من احتفاله بافتتاح القناة، باحتفال قرانه الثانى، بعد وفاة زوجته الأولى فى ١٨٥٣، من فتاة عمرها ٢١ ربيعًا بينها كان هو فى الرابعة والستين، وأثمر هذا الزواج ستة بنين وست بنات، وتولى دليسبس رئاسة مجلس إدارة الشركة من تاريخ تكوينها فى ١٨٥٨ حتى وفاته فى ١٨٩٤ عن ٨٩ عامًا.

- ١٦٤ كيلو مترًا.

- عمقها ٧,٥٠ أمتار
- عرضها عند القاع -,٢٢ مترًا
- عرضها عند مستوى سطح الماء -,٥٢ مترًا
- الغاطس المسموح به للسفن العابرة ٢٢,٢٥ قدمًا ٦,٧٨ أمتار

وتختلف هذه الخصائص عن المواصفات الأصلية، التي وضعت فى مشروعات شق القناة، وفيها العمق ٨ أمتار، والعرض الأقصى ٤٤ مترًا ومدة التنفيذ ست سنوات، والتكاليف ٢٠٠ مليون فرنك فرنسى، كما قدرت حمولة السفن المتوقع عبورها القناة سنويًا بثلاثة ملايين طن، برسم عشر فرنكات عن الطن، حسب فرمان الامتياز، ويغطى الإيراد تكاليف الإنشاء فى مدة أقل من عشر سنوات، حسب تقديرات الشركة، ويُعد استغلالاً مجزيًا للغاية، غير أن الواقع خالف كل التوقعات، إذ استغرقت الأعمال عشر سنوات، وبلغت التكاليف ٣٦٩ مليون فرنك، أى ضعف المبلغ المقدر تقريبًا، وقلّت حمولة السفن العابرة كثيرًا عن الحمولة المقدرة، ومما زاد الطين بلة، نشوب خلافات جسيمة بخصوص رسم العبور، كما سنرى بعد.

أول يناير ١٨٧٥ - الإرتباكات المالية للشركة:

لم تتمكن الشركة من سداد الفوائد المستحقة على الأسهم للمساهين بسبب ضعف حركة الملاحة من جهة، وإرغام الشركة، من جهة أخرى، على تطبيق رسوم العبور على الحمولة الصافية بدلاً من

الحمولة الكلية للسفن العابرة، بناء على قرار لجنة دولية اجتمعت فى القسطنطينية لهذا الغرض، إزاء اعتراض أصحاب السفن على رسوم العبور، فانخفضت نتيجة لذلك، القيمة الاسمية للسهم من ٥٠٠ فرنك (١٩٢٩ قرشًا) إلى ١٦٧,٥ فرنكًا (٦٤٦ قرشًا) فى يولية ١٨٧١[(١١)].

اضطرت الشركة لسداد فوائد الأسهم المتأخر سدادها عليها من سنة ١٨٧١ إلى ١٨٧٤ إلى عقد قرض قدره ٢٠ مليون فرنك (٠٠٠ ٧٧٢ جنيه) كما سمحت اللجنة الدولية للشركة، بناء على احتجاجها الشديد، بفرض رسم إضافى[(١٢)] على السفن العابرة يخفض تدريجيًا، تبعًا لزيادة إيرادات القناة.

٢٥ نوفمبر ١٨٧٥ - مصر تبيع أسهمها فى القناة:

لجأ الخديو إسماعيل لحاجته الماسة إلى المال ولمواجهة بعض

---

(١١) ارتفعت بعد ذلك قيمة الأسهم تباعًا حتى بلغت ٦٧٤ فرنكًا فى ١٨٧٥ و٢٠٣٥ فرنكًا فى ١٨٨٥ و٣٢٤٩ فرنكًا فى ١٨٩٥، و٤٤٦١ فرنكًا فى ١٩٠٥ وهكذا.. وتضاعف عدد الأسهم تلقائيًا اعتبارًا من سنة ١٩٢٤ فأصبح رأس مال الشركة ممثلاً فى ٠٠٠ ٨٠٠ سهم قيمة كل منها الأسمية ٢٥٠ فرنكًا بدلاً من ٠٠٠ ٤٠٠ سهم قيمة كل منها ٥٠٠ فرنك عند التأسيس. وبلغت قيمة السهم الواحد من أسهم رأس المال، حسب سعر الإقفال فى بورصة الأوراق المالية بباريس يوم ٢٥ يوليو ١٩٥٦، السابق للتأميم، ٩٢ جنيهًا مصريًا (٢٣٨٥ فرنكًا فرنسيًا).

(١٢) ألغى آخر رسم إضافى فى أول يناير ١٨٧٤.

الالتزامات الملحة، إلى بيع الأسهم التى فى حيازته إلى انجلترا[١٣]، بمبلغ مائة مليون فرنك (٣٨٥٨٠٠٠ جنيه) على أن يسدد لها ٥ ملايين فرنك (١٩٣٠٠٠ جنيه) سنويًا لمدة ١٩ عامًا، مقابل الأرباح السنوية لهذه الأسهم التى كان قد تنازل عنها فى سنة ١٨٦٩، لمدة ٢٥ عامًا، وكانت تهدف إنجلترا ممثلة فى رئيس وزرائها دزرائيلى من وراء شراء الأسهم إلى وضع قدمها فى الشركة حتى يتسنى لها بصفة عامة، إعطاء صوتها عند تقدير رسوم العبور، وبصفة خاصة الإشتراك فى إدارة الشركة. أما الفائدة المادية ولو أنها مجزية، فكانت ثانوية بالنسبة لها.

وجدير بالذكر أن الأسهم المباعة لإنجلترا وعددها ١٧٦٦٠٢ سهمًا قدرت سنة ١٩١٠ بمبلغ ٨٠٠ مليون فرنك فرنسى (٣٠٨٦٠٠٠٠ جنيه مصرى).

١٢ مارس ١٨٨٠ – تنازل مصر عن حصتها فى الأرباح السنوية للشركة:

اضطر الخديو توفيق الذى خلف أباه إسماعيل فى الحكم سنة ١٨٧٩ إلى التنازل عن حصة مصر فى الأرباح السنوية للشركة

(١٣) عقد دزرائيلى، رئيس وزراء إنجلترا، صفقة شراء الأسهم بسرعة فائقة وسرية تامة واقترض من روتشيلد، ريثما تتم موافقة البرلمان على الاعتمادات اللازمة لهذه الصفقة، أربعة ملايين من الجنيهات نظير عمولة ٢,٥٪ وفائدة ٥٪ لمدة ٩٦ يومًا، لسداد قيمة الأسهم فورًا إلى الخديو.

وقدرها ١٥٪ لبنك فرنسى نظير حصوله على ٢٢ مليون فرنك (٨٤٩٠٠٠ جنيه) لسداد بعض الديون المتراكمة عليه، ولا يفوتنا أن نذكر هنا أن هذه النسبة فى الأرباح السنوية للشركة بلغت ١١٠ ملايين فرنك فى سنة ١٩٢٨ (٠٠٠ ٢٤٣ ٤ جنيه).

وخلاصة القول أن تكاليف حفر القناة بلغت ٠٠٠ ٢٣٤ ١٤ جنيه، كما اسلفنا، وساهمت مصر فيها بأكثر من النصف نقدًا ممثلًا فى ثمن الأسهم التى اشترتها والتعويضات المسددة منها إلى الشركة مقابل تنازلها عن بعض الامتيازات ويضاف إلى هذه المبالغ النقدية قيمة الأراضى الممنوحة لها، واليد العاملة المقدمة إليها بالمجان، وفائدة الديون الباهظة ونفقات افتتاح القناة إلخ.. ويقدر مجموع المبالغ التى ساهمت بها مصر، بطريق مباشر أو غير مباشر فى حفر القناة بحوالى ١٧ مليونًا من الجنيهات[١٤]، وهى تفوق التكاليف الفعلية التى تحملتها الشركة لحفرها دون أن يعود ذلك على مصر بفائدة تذكر.

---

(١٤) يختلف تقدير المبلغ الذى ساهمت به مصر فى حفر القناة من مصدر إلى آخر، فذكر المؤرخ عبد الرحمن الرافعى بأنه يقدر بنحو ١٦٨٠٠٠٠٠ جنيه، ويبلغ حسب تقدير قنصل الولايات المتحدة فى مصر فى فترة حفرها حوالى ١٧٤٠٠٠٠٠ جنيه، ويقدر حسب بيان الحكومة المصرية إلى مجلس شورى النواب بمبلغ ١٦١٠٠٠٠٠ جنيه وهذه التقديرات كما يرى القارئ متقاربة إلى حد ما.

٢٠ أغسطس ١٨٨٢ - غزو مصر عن طريق القناة:

ضربت إنجلترا بحياد القناة عرض الحائط، وغزت جيوشها مصر عن طريق تسللها منها، هذا بعد أن صرف دى لسبس عرابى وقواده عن تحصين القناة وعن إقامة الاستحكامات عليها بقوله لهم: «أقسم لكم بشرفى، بأن القناة منطقة حياد، وبقعة تحرم فيها العمليات الحربية، ولن يجرؤ بريطانى واحد على النزول إلى البر وأنا مسئول عن ذلك.. إن القناة فى عهدتى، ولن تمر فيها أية سفينة حربية حسب نصوص المعاهدات الدولية»، غير أن هذا التصريح لم يمنع دى لسبس من تقديم المعونة لجيوش إنجلترا، ووضع مهمات الشركة وإدارتها تحت تصرفها، بعد غزوها لمصر[(١٥)].

قررت القوات الإنجليزية، بعد ضرب أسطولها لمدينة الإسكندرية، اتخاذ منطقة القناة قاعدة لها، فاحتلت قواتها المرسلة من الهند، كافة منشآت الشركة وأغلقت القناة أمام الملاحة العالمية.

---

(١٥) جدير بنا أن نذكر أن الكتاب قد أجمعوا على وقوع عرابى فى خطأ جسيم بإحجامه عن ردم القناة، فقد حمل المؤرخ عبد الرحمن الرافعى، عرابى وحده المسئولية الكاملة فى إهمال تحصين الجبهة الشرقية وعدم ردم القناة. وذكر مؤرخ آخر بأن عرابى لم يحجم عن ردم القناة منخدعًا بأقوال دليسبس ولكن خوفًا من تصويره وأنصاره كمخربين، كما ذكر الإمام الشيخ محمد عبده بأن عرابى كان يعتقد أن مس القناة سيهيج عليه جميع الدول ولهذا ترك هذه الناحية عوراء.

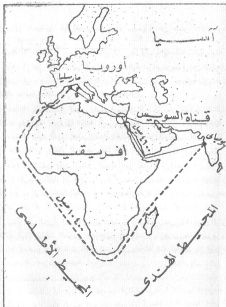
لتسهيل عملياتها الحربية، ولم تسمح بعودة الملاحة فيها إلا بعد أربعة أيام من أغلاقها التام، إثر احتجاج دى ليسبس، دفاعًا عن حياد القناة.

أول مارس ١٨٨٧ - استخدام القناة ليلاً:

أدخل نظام الملاحة فى القناة ليلاً، عقب نجاح التجارب التى أجريت على بعض السفن العابرة، بعد تزويدها بكشاف كهربائى وأقيمت على أثر ذلك أضواء أرضية، وشمندورات ضوئية، على طول المجرى الملاحى، وسمح بعدئذ للسفن العابرة المزودة بكشاف كهربائى بعبور القناة ليلا، وتستثنى من ذلك ناقلات البترول التى لم يسمح لها بالعبور ليلاً إلا فى ١٩٣٤ بعد تزويدها بكشاف من نوع خاص وقد انخفض نتيجة لذلك متوسط المدة الإجمالية لتواجد السفينة فى القناة من ٤٨ ساعة و٥ دقائق فى ١٨٧٠ إلى ١٣ ساعة و٢٢ دقيقة فى ١٩٣٤.

٢٩ أكتوبر ١٨٨٨ - اتفاقية القسطنطينية:

أبرمت هذه الإتفاقية فى القسطنطينية لضمان حرية الملاحة فى قناة السويس بصفة دائمة فى زمنى السلم والحرب للسفن التجارية والحربية بدون استثناء أو تمييز لجنسياتها، وعدم استعمال القناة كأداة للحصار البحرى ومساسها وملحقاتها بسوء. ووقعت على هذه الإتفاقية إنجلترا والنمسا والمجر وفرنسا وألمانيا وإيطاليا وهولندا



قناة السويس تجنب السفن التى تجتازها رحلة الدوران الطويلة حول القارة الأفريقية

وروسيا وأسبانيا، كما وقعت عليها تركيا نيابة عن مصر[١٦]، وبنود هذه الإتفاقية هى:

مادة ١: تظل قناة السويس البحرية، بصفة دائمة، حرة ومفتوحة فى زمن السلم كما فى زمن الحرب لجميع السفن التجارية أو الحربية بدون تمييز بين جنسياتها ولن تكون القناة خاضعة مطلقاً لممارسة حق الحصار البحرى.

مادة ٢: تتعهد الدول العظمى المتعاقدة بعدم المساس بأى حال، بسلامة قناة المياه العذبة وفروعها، لضرورتها للقناة البحرية، وعدم القيام بأية محاولة لإعاقتها.

مادة ٣: تتعهد الدول العظمى المتعاقدة بالمحافظة على المنشآت والمبانى والمهات والأعمال الخاصة بالقناة البحرية، وقناة المياه العذبة.

مادة ٤: اتفقت الدول العظمى المتعاقدة على عدم جواز استعمال أى حق من حقوق الحرب أو القيام بأى فعل عدائى أو أى عمل من شأنه تعطيل حرية الملاحة فى القناة أو فى الموانئ المؤدية إليها أو فى دائرة نصف قطرها ثلاثة أميال بحرية من هذه الموانى حتى لو كانت الإمبراطورية العثمانية إحدى الدول المتحاربة.

ويمتنع على البوارج الحربية للدول المتحاربة أن تباشر داخل القناة أو فى الموانئ المؤدية إليها عمليات التموين أو التخزين إلا بالقدر الضرورى جدا، ويتم مرور السفن المذكورة فى القناة فى أقصر وقت ممكن وفقاً للأنظمة النافذة، ولا يجوز لها الوقوف إلا لضرورة مصلحة العمل.

---

(١٦) عقدت تركيا، نيابة عن مصر، هذه الإتفاقية مع الدول الأوربية لتبعية مصر للدولة العثمانية فى ذلك الوقت، واستقلت مصر عنها فى سنة ١٩١٤ وحلت محلها فى الحقوق والالتزامات المقررة لها فى الإتفاقية، طبقاً لقواعد التوارث المعمول بها فى القانون الدولى.

ولايجوز أن تزيد مدة بقائها فى بورسعيد أو فى خليج السويس عن ٢٤ ساعة إلا فى حالة التوقف بسبب رداءة الأحوال الجوية، وفى هذه الحالة يجب عليها الرحيل فى أقرب فرصة ممكنة. ويجب أن تمضى ٢٤ ساعة بين خروج سفينة متحاربة من إحدى موانئ الدخول وبين قيام سفينة أخرى تابعة لدولة معادية.

مادة ٥: لايجوز للدول المتحاربة، فى وقت الحرب، أن تأخذ أو تنزل فى القناة أو فى الموانئ المؤدية إليها جيوشًا أو معدات حربية غير أنه فى حالة حدوث مانع طارئ فى القناة يجوز الإذن بركوب أو نزول الجيوش فى موانئ الدخول على دفعات بحيث لا تتعدى الدفعة الواحدة ألف رجل مع المهمات الحربية الخاصة بهم.

مادة ٦: تخضع الغنائم فى جميع الأحوال للنظم واللوائح الموضوعة للسفن الحربية التابعة للدول المتحاربة.

مادة ٧: لا يجوز للدول أن تبقى سفنًا حربية فى مياه القناة بما فى ذلك بحيرة التمساح والبحيرات المرة، ولكن يجوز للسفن الحربية أن تقف فى الموانئ المؤدية إلى بورسعيد والسويس بشرط ألا يتجاوز عددها اثنتين لكل دولة. ويمتنع على الدول المتحاربة استعمال هذا الحق.

مادة ٨: تعهد الدول الموقعة على هذه المعاهدة إلى مندوبيها فى مصر بالسهر على تنفيذها وفى حالة حدوث أمر من شأنه تهديد سلامة القناة أو حرية المرور فيها يجتمع المندوبون بناء على طلب ثلاثة منهم، برئاسة عميدهم لإجراء المعاينة اللازمة. وعليهم إبلاغ حكومة الحضرة الخديوية الخطر الذى يرونه لتتخذ الإجراءات الكفيلة بضمان حماية القناة وحرية استخدامها وعلى كل حال يجتمع المندوبون مرة فى السنة للتثبت من تنفيذ المعاهدة تنفيذًا حسنًا برئاسة مندوب خاص تعينه الحكومة العثمانية لهذا الغرض، ويجوز أيضًا لمندوب الحضرة الخديوية حضور الاجتماع وتكون له الرئاسة فى حالة غياب المندوب العثمانى.

ويحق للمندوبين المذكورين المطالبة، بنوع خاص، بإزالة كل عمل أو فض كل

حشد على ضفتى القناة من شأنه أن يمس حرية الملاحة وضمان سلامتها التامة.

مادة ٩: تتخذ الحكومة المصرية، فى حدود سلطتها المستمدة من الفرمانات والشروط المقررة فى المعاهدة الحالية، التدابير الضرورية لضمان تنفيذ هذه المعاهدة، وإذا لم تتوافر الوسائل الكافية لدى الحكومة المصرية يجب عليها أن تستعين بحكومة الدولة العثمانية التى يكون عليها اتخاذ التدابير اللازمة للاستجابة لهذا النداء.

مادة ١٠: لا تتعارض أحكام المواد ٤، ٥، ٧، ٨ مع التدابير التى قد يرى عظمة السلطان وسمو الخديو اتخاذها ليؤمنا بوساطة قواتها وفى حدود الفرمانات الممنوحة الدفاع عن مصر وصيانة الأمن العام.

وإذا رأى عظمة السلطان أو سمو الخديو ضرورة الإفادة من الاستثناءات المبينة بهذه المادة وجب على الحكومة العثمانية أن تخطر بذلك الدول الموقعة على تصريح لندن.

مادة ١١: لا يجوز أن تعارض التدابير التى تتخذ فى الحالات المنصوص عليها فى المادتين ٩، ١٠ من هذه المعاهدة مع حرية استخدام القناة. وفى الحالات المذكورة يكون محظورًا إنشاء الاستحكامات الدائمة خلافا لنص المادة الثامنة.

مادة ١٢: إن الدول العظمى المتعاقدة - تطبيقا لمبدأ المساواة الخاص بحرية استعمال القناة، ذلك المبدأ الذى يعتبر إحدى دعائم المعاهدة الحالية - قد اتفقت على أنه لايجوز لإحداها الحصول على مزايا إقليمية أو تجارية أو امتيازات فى الاتفاقيات الدولية التى تبرم فى المستقبل فيما يتصل بالقناة. ويحتفظ فوق ذلك بحقوق تركيا كدولة ذات سيادة إقليمية.

مادة ١٣: فيما عدا الالتزامات المنصوص عليها فى هذه المعاهدة، لا تمس حقوق السيادة التى لصاحب العظمة السلطان وحقوق صاحب السمو الخديو وامتيازاته المستمدة من الفرمانات.

مادة ١٤: اتفقت الدول العظمى المتعاقدة على أن التعهدات الناتجة عن هذه

المعاهدة غير محددة بمدة الامتياز الممنوح لشركة قناة السويس العالمية.

مادة ١٥: لا يجوز أن تتعارض نصوص هذه المعاهدة مع التدابير الصحية المعمول بها فى مصر.

مادة ١٦: تتعهد الدول العظمى المتعاقدة بإبلاغ هذه المعاهدة إلى علم الدول التى لم توقع عليها مع دعوتها للانضمام إليها.

مادة ١٧: يصدق على هذه المعاهدة ويتم تبادل التصديقات عليها فى القسطنطينية فى خلال شهر أو قبل ذلك إن أمكن.

فبراير ١٩١٠ - مؤامرة مد الامتياز:

عرضت شركة القناة على الحكومة المصرية مشروعًا بمد امتيازها مدة ٤٠ سنة أخرى تنتهى فى سنة ٢٠٠٨، مقابل منح الحكومة الامتيازات التالية:

١ - تعويض قدره ٤ ملايين جنيه.

٢ - اشتراك فى الأرباح الصافية للشركة بنسبة ٤٪ ابتداء من سنة ١٩٢٢، وترتفع هذه النسبة تدريجيًّا حتى تصل إلى ١٢٪ فى ١٩٦٨، و ٥٠٪ من هذا التاريخ حتى سنة ٢٠٠٨ وذلك إذا تجاوزت أرباحها السنوية ١٠٠ مليون فرنك، وأما إذا لم تتجاوزها، فتنال الشركة ٥٠ مليونًا من الفرنكات وما زاد على ذلك يكون من نصيب مصر، وفى حالة عدم تجاوز الأرباح ٥٠ مليونا فلا تنال الحكومة المصرية شيئًا.

٣ - تعيين ٣ أعضاء مصريين جدد فى مجلس إدارة الشركة فى ١٩٦٩.

٤ - تتقاسم الحكومة والشركة مناصفة رأس المال فى ٢٠٠٨.

وافق على هذا المشروع الخديو عباس حلمى، ومجلس وزرائه وعلى رأسه بطرس غالى باشا، بعد بعض التعديلات التى أدخلت عليه، وقبلتها الشركة، غير أن الأمة بجميع طبقاتها، عارضت هذا المشروع بكل قواها، وطالبت بوجوب عرضه على الجمعية العمومية.

٩ فبراير ١٩١٠ - عرض مشروع مد الامتياز على الجمعية العمومية:

انعقدت الجمعية العمومية بحضور الخديو عباس حلمى الثانى الذى عرض عليها بنفسه مشروع مد الامتياز، وكان المؤيدون للمشروع يعتقدون بأنه لن يجرؤ أحد على معارضته، إذا ما عرضه الخديو بنفسه، ولكن خاب أملهم حين طالب بعض الوطنيين المخلصين من أعضاء الجمعية العمومية بتأليف لجنة لدراسة المشروع المقترح، فأجيبوا إلى طلبهم، وانتخبت الجمعية العمومية لجنة مكونة من ١٥ عضوًا لدراسة المشروع.

٢٠ فبراير ١٩١٠ - اغتيال بطرس غالى باشا:

اغتال الشاب المصرى إبراهيم ناصف الوردانى، رئيس وزراء مصر، بطرس غالى باشا، لموافقته على مشروع مد الامتياز «... فقد لقيه وهو خارج من مكتبه بالوزارة وأفرغ فى جسده سبع رصاصات وذلك فى يوم ٢٠ فبراير من سنة ١٩١٠.. وهذه الرصاصات أفزعت

المحتل الغاشم وأرهبت الخديو ولم تدع أقل تردد فى رفض الاتفاق فى نفوس أعضاء الجمعية العمومية، ولما اجتمعت هذه فى ٧ أكتوبر ١٩١٠ لبحث تقرير اللجنة التى كانت قد أوصت برفض الاتفاق، تصدى أحد أعضاء الوزارة لتأييد الاتفاق فقاطعه النواب والقموه من لاذع القول أحجارًا، وصدر قرار إجماعى بالرفض، ولم تتجاسر الحكومة على احتمال مسئولية مد الامتياز، فمات المشروع الذى كان قد أعده اللورد إدوارد جراى، وزير خارجية إنجلترا»[١٧].

١٩١٤/١٩١٨ - الحرب العالمية الأولى:

كانت القوات الألمانية والتركية تهدف منذ بدء الحرب، إلى إغلاق قناة السويس لقطع الطريق على إنجلترا إلى مستعمراتها ووقف الإمدادات التى تصل إليها منها، وقد نجحت فرقة تركية بقيادة ألمانية فجر يوم ٣ فبراير ١٩١٥، فى الهجوم على المنطقة الواقعة بين بحيرة التمساح والبحيرات المرة والوصول إلى الإسماعيلية من الجنوب، وإنزال بعض القوات فى القناة بغرض بث ألغام فيها، وقد تمكنت القوات الإنجليزية بمعاونة فرق مشاة من الهنود والاستراليين، ومعززة ببوارج حربية إنجليزية وفرنسية من صد هجوم القوات التركية ومطاردتها حتى انسحابها من المنطقة، بدون خسائر فادحة من الجانبين.

---

(١٧) كتاب «قصة قناة السويس» للدكتور مصطفى الحفناوى.

وجدير بالذكر أن سفن أعداء إنجلترا وفرنسا لم يكن فى وسعها المرور فى القناة طوال الحرب، وقد أجبرت السفن الألمانية التجارية الموجودة فيها، عند نشوبها، على الإسراع فى الخروج منها ومغادرة ميناء بورسعيد حيث فاجأتها البوارج الإنجليزية بوابل من نيرانها، بمجرد خروجها منه.

وقد أخلّت كل من إنجلترا وفرنسا بأحكام اتفاقية ١٨٨٨ بالاستيلاء على القناة ومنشآتها، ومرابطة سفنها الحربية فيها، وإقامة الاستحكامات وحشد القوات على جانبيها، وتفتيش السفن الداخلة فيها، كما خالفت كذلك ألمانيا وتركيا الاتفاقية بشن هجوم تلو الهجوم على القناة بغرض إغلاقها للملاحة.

وقد اقتصرت الملاحة فى القناة إبان الحرب، على سير السفن نهارًا وانخفضت حركة الملاحة فيها بنسبة ٤٥٪.

١٢ مارس ١٩٣٧ - منحة سنوية لمصر:

قررت الشركة منح الحكومة المصرية مليونًا ونصف مليون دولار سنويًا بعد أن ظلت محرومة من أى نصيب من أرباح الشركة الطائلة، طيلة السنوات الماضية.

١٩٣٩ / ١٩٤٥ - الحرب العالمية الثانية:

خولت مصر إنجلترا، بمقتضى معاهدة ١٩٣٦ المبرمة بينهما، حق إنشاء قواعد حربية فى منطقة القناة لحمايتها ولسلامة مرور السفن

فيها، وبمجرد إعلان الحرب صدرت الأوامر العسكرية بتفتيش السفن الداخلة فى القناة خوفًا من وقوع اعتداء عليها، كما قدمت كافة التيسيرات لسفن الحلفاء عند عبورها، فى حين لم تستطع سفن أعدائهم اجتيازها، وشنت الطائرات الألمانية والإيطالية غارات متوالية على منطقة القناة بلغت ذروتها فى عامى ١٩٤١ و ١٩٤٢، وكانت تهدف من ورائها إلى الاستيلاء على القناة أو إغلاقها، لقطع الطريق على إنجلترا إلى مستعمراتها، والقضاء على قواعدها شرقى البحر المتوسط، والسيطرة على قناة السويس لأهميتها الاستراتيجية. وكان لحسن تعاون المصريين مع الحلفاء أكبر الأثر فى النصر الكبير الذى أحرزوه فى هذه الحرب.

وقد تعطلت الملاحة طوال الحرب ٧٦ يومًا على فترات متقطعة بسبب إغراق عدد من السفن فيها، أو لانتشال الألغام الملقاة من العدو وانخفضت حركة الملاحة عبرها، إبان الحرب، بنسبة ٧٠٪.

أول يناير ١٩٤٩ - تطبيق نظام القوافل فى القناة:

افتتح فى هذا اليوم نظام عبور السفن بشكل قوافل فى القناة، بعد أن كانت تعبرها فرادى، واقتضى الأمر توسيع ميناء بورسعيد، وإقامة المنشآت اللازمة حتى يتسنى لعدد كبير من السفن أن ترسو فيه، لبضع ساعات، انتظارًا لدورها فى عبور القناة منتظمة فى القافلة.

٧ مارس ١٩٤٩ – اشتراك مصر فى أرباح الشركة:

استبدلت الشركة المنحة السنوية التى قررتها لمصر بحصة قدرها ٧٪ من أرباحها الإجمالية السنوية، وكانت الحكومة المصرية تسدد عن سفنها التى تعبر القناة نفس الرسوم التى تسددها غيرها من الدول الأخرى، بل إن مجرد انتقال أية سفينة من ميناء إلى آخر من الموانئ المصرية، كانت تسدد عنه الرسوم المقررة.

٢٣ يولية ١٩٥١ – تفريعة البلاح:

أنشئت هذه التفريعة الموازية للقناة الرئيسية بين الكيلومتر ٥١ والكيلومتر ٦١، أى بطول عشرة كيلومترات تقريبًا، للسماح بعبور السفن فى اتجاهين متضادين فى وقت واحد فى هذه المنطقة من القناة، لمواجهة الزيادة المطردة فى حركة الملاحة. وتربط السفن القادمة من الشمال فى الفرع الغربى من التفريعة ريثما تدخل آخر سفينة قادمة من الجنوب فى الفرع الشرقى منها.

وتماثل هذه التفريعة القناة الرئيسية من كافة الوجوه.

١٩٥٤ – برامج تحسين القناة:

قامت الشركة طيلة فترة استغلالها للقناة بتنفيذ ٧ برامج لتحسينها وتطويرها كان من نتائجها زيادة عمقها من ٧,٥٠ أمتار إلى ١٣,٥٠ مترًا وعرضها عند القاع من ٢٢ مترًا إلى ٤٢ مترًا،

ومساحة القطاع المائى من ٣٠٤ أمتار مربعة إلى ١٢٥٠ مترًا مربعًا والغاطس المسموح به للسفن العابرة من ٣ ٢٢ قدمًا إلى ٣٥ قدمًا، وبلغ مجموع ما صرف على هذه البرامج عشرين مليونًا ونصف مليون من الجنيهات المصرية بمتوسط ٠٠٠ ٢٣٦ جنيه سنويا، أى ما يعادل ٣,٨٪ من المتوسط السنوى لإيرادات القناة، التى بلغت طوال ٨٧ عامًا، ٥٤٢ مليونًا من الجنيهات.

٣١ ديسمبر ١٩٥٤ - اصطدام ناقلة بترول بكوبرى الفردان:

انحرفت، فجر هذا اليوم، ناقلة البترول الليبيرية «ورلد بيس» وحمولتها ٦٦٧ ١١طنًا، عن خط سيرها فى القناة، إثر تعطل آلات الدفة، فجأة، قبيل كوبرى الفردان القديم بحوالى مائة متر، فاندفعت الناقلة فى سيرها، فارتطم جانبها الأيسر بفتحة الكوبرى، فاقتلعته الناقلة من قاعدتها وجرفته إلى مسافة ٣٠ مترا نحو الشمال، وانغرست مقدمة الكوبرى فى رمال الضفة، وظلت مؤخرته على ظهر الناقلة التى توقفت عن السير، وسدت القناة.

ويعد هذا الحادث أخطر حادث تعرضت له القناة فى تاريخها، ولاسيما أن الناقلة كانت تحمل فى صهاريجها ٨٠٠ ١٦ طنًا من البترول الخام. وقد تم فصل الكوبرى عن الناقلة بتقطيعه باستعمال أنابيب الأكسيجين النارية، على بعد مترين من صهاريجها المليئة بالبترول الخام الشديد الالتهاب، وقد تم ذلك بعد اتخاذ احتياطات

بالغة، واستؤنفت الملاحة فى القناة فجر يوم ٤ يناير ١٩٥٥.

مارس ١٩٥٥ - البرنامج الثامن لتحسين القناة:

بدأت الشركة، وفقاً لقرار مجلس إدارتها المنعقد فى باريس فى ٧ ديسمبر ١٩٥٤، فى تنفيذ البرنامج الثامن لتحسين القناة، ويهدف إلى زيادة القطاع المائى للقناة من ١٢٥٠ متراً مربعا إلى ١٥٠٠ متر مربع، ليسمح بعبور السفن التى يبلغ غاطسها ٣٦ قدمًا، وزيادة عرض القناة ١٥ مترًا فى المتوسط، وإنشاء تفريعتين إحداهما جنوب بورسعيد بطول ٢.٤ كيلو مترات، والثانية بمنطقة كبريت بطول ٧ كيلومترات وقدرت تكاليف هذه الأعمال بمبلغ ١٨ مليون جنيه، وتستلزم إزالة حوالى ٦٠ مليون متر مكعب من الرمال، ويستغرق تنفيذها قرابة العامين.

١٢ مارس ١٩٥٦ - إعادة محاولة مد امتياز الشركة:

قابل كريستيان بينو، وزير خارجية فرنسا، الرئيس جمال عبد الناصر وأخبره بأن شركات الملاحة العالمية تلح على شركة قناة السويس بتوسيع القناة، وأبدت بعض البنوك الأمريكية استعدادها لتقديم القروض اللازمة لتمويل عملية التوسيع التى تتطلب نفقات باهظة، وتريد الشركة أن تطمئن على الأموال الطائلة التى ستنفقها، حيث أن المدة المتبقية على انتهاء الامتياز الممنوح لها، وقدرها اثنتا عشرة سنة، لن تتيح لها استرداد ما ستنفقه فى مشروع التوسيع،

وطلب، بناء على ذلك، مد امتيازها مدة أخرى حتى يتسنى لها استرداد ما سوف تقترضه.

وكان رد عبد الناصر: «إن الشعب المصرى لن يقبل مد امتياز الشركة يوماً واحدًا»، وسرد عليه ماحدث فى ١٩١٠ عندما حاولت الشركة مد إمتيازها، ولما ألح عليه بينو فى طلبه، أضاف عبد الناصر: «أريد أن تعرف أنى شخصيًا متحمس لضرب أى مسئول مصرى يتخذ مثل هذا القرار بالرصاص، لأنه قرار يصل إلى حد الخيانة من وجهة نظر مصرية وطنية».

١٣ يونية ١٩٥٦- جلاء القوات الإنجليزية عن مصر:

تمكنت مصر، بعد مباحثات طويلة ومفاوضات مضنية، من عقد إتفاقية الجلاء فى ١٩ أكتوبر ١٩٥٤ مع إنجلترا التى كانت تتذرع دوما بضرورة تواجدها فى منطقة القناة لحماية قناة السويس والدفاع عنها ضد أى عدوان،[١٨] وتحققت أمنية مصر العظيمة فى ١٣ يونية ١٩٥٦ بجلاء آخر فصيلة من القوات الإنجليزية عن منطقة القناة، وتم بذلك الجلاء الكامل عن مصر، بعد ٧٤ عامًا من الاحتلال.

(١٨) حددت المادة الثامنة من الاتفاقية وضع قناة السويس بالنص الآتى: «تقر الحكومتان المتعاقدتان أن قناة السويس البحرية جزء لا يتجزأ من مصر، طريق مائى له أهميته الدولية من النواحى الاقتصادية والتجارية والإستراتيجية، وتعربان عن تصميمها على احترام الاتفاقية التى تكفل حرية الملاحة فى القناة الموقع عليها فى القسطنطينية فى ٢٩ أكتوبر ١٨٨٨».

تتبعت شركة القناة مراحل المفاوضات والجلاء بنظرة تشاؤم، وأيقنت أن جلاء القوات الإنجليزية عن منطقة القناة يعنى بداية النهاية بالنسبة لها! وقد تحققت نبوءتها، كما سنرى بعد.

٢٠ يولية ١٩٥٦- سحب تمويل السد العالى:

درست حكومة الثورة مشروع السد العالى دراسة وافية، واستفتت فى شأنه الخبراء المتخصصين، وتأكدت من صلاحيته لمواجهة التضخم السكانى وتنمية الدخل القومى، وقررت أن تخرجه إلى حيز التنفيذ، فقابلتها عقبات التمويل، وبعد مفاوضات مضنية طال فيها الأخذ والرد وافقت الولايات المتحدة، فى ديسمبر ١٩٥٥، على تمويل المشروع دون أى شرط يمس كرامة مصر وسيادتها.

وتمشيًا مع سياسة الثورة من التعايش السلمى والحياد الإيجابى مع جميع الدول، عقدت صفقة أسلحة مع تشيكوسلوفاكيا، إثر رفض الغرب مدها بالسلاح، واعترفت بالصين الشعبية، مما أثار ثائرة الولايات المتحدة، فسحبت عرضها بتمويل السد العالى ببيان شديد اللهجة، وتبعتها إنجلترا بدعوى عدم سلامة الاقتصاد المصرى. وكان من الطبيعى أن ترد مصر على هذه الإهانة، ولاسيما أن البنك الدولى قد صرح بسلامة الاقتصاد المصرى ومتانته.

إن سحب تمويل السد العالى من الأسباب المباشرة التى أدت إلى تأميم القناة، هذا بالإضافة إلى أسباب عديدة أخرى غير مباشرة أساءت إلى مصر فى عهد سعيد، وحطمت اقتصادها فى عهد

إسماعيل، وسلمتها للإنجليز فى عهد توفيق.

٢٦ يولية ١٩٥٦ - مكونات الشركة العالمية لقناة السويس البحرية:

جدير بالذكر، فى هذا المقام، إعطاء القارئ الكريم، فكرة عابرة عن مكونات الشركة وعن العاملين فيها فى مصر والخارج، فالشركة، بمقتضى اتفاقية ٢٢ فبراير ١٨٦٦، شركة مساهمة مصرية، مركزها القانونى والإدارى فى باريس، ولها فرع فى لندن وآخر فى نيويورك، وتضم جميعها ٤٠٠ موظف، وفى مصر لديها وكالة عليا فى القاهرة يديرها وكيل أعلى، وهو بمثابة سفير للشركة لدى الحكومة المصرية فى كل ما يتعلق من شئون بينها وبين الجهات المختلفة ومركز رئيسى فى الإسماعيلية، فى منتصف القناة، وفروع أخرى فى بورسعيد وبور فؤاد (شمال القناة)، حيث توجد فى الأولى مكاتبها، وفى الثانية مخزنها العام وورشها العمومية، وفى بور توفيق (جنوب القناة) وفى الاسكندرية. وتتكون الشركة من ثلاثة أقسام رئيسية هى الملاحة والأشغال والشئون الإدارية ورئاستها فى الإسماعيلية. وتشير إحصاءات الشركة إلى أن عدد الموظفين الإداريين والفنيين ٨٠٥ موظفا منهم ٤١٨ مصرياً بنسبة ٥٢٪، وعدد المرشدين ٢٠٧ منهم ٤١ مصريا بنسبة ٢٠٪، وعدد العمال ٤٠٠٥ منهم ٣١٢٣ مصريًا بنسبة ٧٦٪. وتشرف على الشركة هيئة إدارة مركزها باريس ومجلس

إدارة يجتمع فى باريس قوامه ٣٢ عضوا منهم ١٦ فرنسيا و ٩ إنجليز و ٥ مصريين وأمريكى واحد وهولندى واحد.

وتوزع الشركة أرباحها الصافية السنوية كالآتى ٧١٪ للمساهمين، و ١٥٪ للحكومة المصرية، و ١٠٪ للمؤسسين، و ٢٪ لأعضاء مجلس الإدارة و ٢٪ للعاملين.

ثالثًا: القناة بعد التأميم

(أ) القناة قبل عدوان ١٩٦٧

٢٦ يولية ١٩٥٦ - تأميم القناة:

أعلن الرئيس جمال عبد الناصر فى خطابه التاريخى فى مدينة الإسكندرية، قرار تأميم الشركة العالمية لقناة السويس البحرية وإعادتها إلى أصحابها الشرعيين، وبذا انتهى عقد الامتياز الممنوح لها، بمقتضى فرمان سنة ١٨٥٤.

ونورد فيما يلى فقرات من هذا الخطاب الهام الذى أحدث دويًا هائلا فى جميع أرجاء العالم، وكان نقطة تحول فى تاريخنا السياسى والاقتصادى والاجتماعى:

«... وحينها وصل بلاك، وهو مدير البنك الدولى، وابتدأ الكلام معى فى تمويل

السد العالى، كنت أنظر إليه وهو جالس على الكرسى وأتخيل أننى أجلس أمام فردينان دى لسبس[١٩].

«وعاد بى التفكير إلى الكلام الذى كنا نقرؤه. ففى عام ١٨٥٤ وصل مصر فردينان دى لسبس وذهب إلى محمد سعيد باشا، الوالى، وجلس بجانبه وقال له نريد أن نحفر قناة السويس، وهذا المشروع سيفيدك فائدة لا حصر لها. فهو مشروع ضخم وسيعود على مصر بالكثير.

«وكان هذا الكلام عام ١٨٥٤، وفى عام ١٨٥٦ أى منذ مائة عام صدر فرمان بتكوين الشركة وأخذت مصر من الشركة ٤٤٪ من الأسهم والتزمت بالتزامات لدى لسبس.. شركة دى لسبس شركة خاصة ليس لها علاقة بحكومة ولا سيطرة، ولا احتلال، ولا استعمار.

دى لسبس قال للخديو: أنا صديقك وقد جئت لأفيدك وأ... بين البحرين تستفيد منها.

«وتكونت شركة قناة السويس واشتركت مصر بـ ٤٤٪ من الأسهم وتعهدت مصر بأن تورد العمال الذين سيحفرون القناة بالسخرة، ومات ١٢٠ ألف عامل فى حفر القناة، ودون أن يأخذوا أجرًا.. وحفرنا القناة بأرواحنا وجماجمنا ودمائنا.. و... ملايين جنيه.. وبعد ذلك، ولأجل أن يتنازل دى لسبس عن بعض الامتيازات، كما ...

---

(١٩) اختار الرئيس الراحل جمال عبد الناصر المهندس الراحل محمود يونس لتنفيذ خطة الاستيلاء على القناة وإدارتها، وكان اسم «دى لسبس» هو كلمة السر المتفق عليها بينهما لبدء الخطة، فتحركت فور سماعها أربع مجموعات، الأولى برئاسة محمود يونس نفسه للاستيلاء على المركز الرئيسى للشركة فى الإسماعيلية، والثلاث الأخر للاستيلاء على مكاتبها فى بورسعيد وبور توفيق والقاهرة. وقد تعمد الرئيس الراحل لمزيد من التوكيد، ذكر اسم «دى لسبس» أكثر من مرة فى خطابه.

له أيضاً.. وكان المفروض أن نأخذ أيضًا ١٥٪ من أرباح الشركة زيادة على أرباح أسهمنا وتنازلنا عن الـ ١٥٪ من الأرباح.. وبعد أن كانت القناة محفورة لمصر، كما قال دى ليسبس للخديو، أصبحت مصر ملكًا للقناة.

«وفى الاتفاق الذى عقد فى ٢٢ فبراير ١٨٦٦، جاء فى المادة ١٦ أنه بما أن الشركة العالمية لقناة السويس البحرية شركة مصرية، فإنها تخضع لقوانين البلاد وعُرفها، وإلى الآن لم تخضع الشركة لقوانين البلاد ولا لعرفها، لأنها تعتبر نفسها دولة داخل الدولة.

«ونتيجة الكلام الذى قاله دى ليسبس للخديو عام ١٨٥٦.. ونتيجة الصداقة والديون هى احتلال مصر عام ١٨٨٢، واستدانت مصر بسبب هذا الموضوع فماذا فعلت؟ اضطرت مصر فى عهد إسماعيل إلى بيع نصيبها من الأسهم وقدره ٤٤٪ من أسهم الشركة، وفورًا أرسلت إنجلترا تشترى نصيب مصر من الأسهم فى الشركة، اشترتها بأربعة ملايين جنيه، وبعد ذلك تنازل إسماعيل عن الأرباح التى كان يأخذها وقدرها ١٥٪ للشركة نظير تنازلها عن بعض الامتيازات التى أعطيت لها فاضطر بعد أن اشترت إنجلترا الـ ٤٤٪ من الأسهم بأربعة ملايين جنيه أن يدفع لإنجلترا سنويًّا ٥٪ نظير الأرباح التى كان قد تنازل عنها فدفع لها الثمن أربعة ملايين جنيه، أى أن بريطانيا أخذت نصيب مصر من الأسهم وقدره ٤٤٪ بدون مقابل.

«ولازالت بريطانيا من وقت افتتاح القناة حتى الآن، تأخذ فوائد مقابل هذه الأسهم، والدول كلها تأخذ فوائد، والمساهمون فيها يأخذون فوائد.. ودولة داخل دولة وشركة مساهمة مصرية.

«ويبلغ دخل قناة السويس فى عام ١٩٥٥: ٣٥ مليون جنيه، أى مائة مليون دولار ونأخذ منها نحن الذين مات من أبنائنا ١٢٠ ألفًا فى أثناء حفرها مليون جنيه فقط أى ٣ ملايين دولار، شركة قناة السويس التى قامت، كما قال الفرمان، من أجل مصلحة مصر ومن أجل منفعة مصر.

«وهل تعلمون مقدار المساعدة التى ستعطيها أمريكا وإنجلترا لنا فى خمس سنوات؟

٧٠ مليون دولار، وهل تعلمون من الذى يأخذ المائة مليون دولار، وهى دخل الشركة السنوى؟ هم الذين يأخذونها بالطبع.

«وليس عيبًا أن أكون فقيرًا وأقترض لكى أبنى بلدى، أو أحاول أن أجد مساعدة لأجل بلدى، ولكن العيب أن أمتص دماء الشعوب، وامتص حقوق الشعوب.. إننا لن نكرر الماضى، بل سنقضى على الماضى بأن نستعيد حقوقنا فى قناة السويس.. هذه الأموال أموالنا وهذه القناة ملك لمصر، لأنها شركة مساهمة مصرية.

«حفرت قناة السويس بواسطة أبناء مصر ومات ١٢٠ ألف مصرى فى حفرها.. شركة قناة السويس الموجودة فى باريس شركة مغتصبة، اغتصبت امتيازاتها، وعندما جاء دليسبس إلى مصر كان مجيئه يشبه مجيء بلاك إلى مصر للتحدث معى.. نفس العملية..

«والتاريخ لن يعيد نفسه بل على العكس، سنبنى السد العالى وسنحصل على حقوقنا المغتصبة، سنبنى السد العالى، كما نريد، وسنصمم على هذا – ٣٥ مليون جنيه كل سنة تأخذها شركة القناة، فلتأخذها مصر.. مائة مليون دولار كل عام تحصلها شركة القناة لمصلحة مصر.. فلنحقق هذا الكلام وتحصل مصر على المائة مليون دولار، لمنفعة مصر أيضًا.

«ولهذا فإننا اليوم أيها المواطنون، حينما نبنى السد العالى، فإنما نبنى أيضًا سد العزة والحرية والكرامة ونقضى على سدود الذل والهوان.

«ولهذا قد وقعت اليوم، ووافقت الحكومة على القانون الآتى:

قرار رئيس الجمهورية بالقانون رقم ٢٨٥ لسنة ١٩٥٦
بتأميم الشركة العالمية لقناة السويس البحرية

باسم الأمة: رئيس الجمهورية:

مادة ١ – تؤمم الشركة العالمية لقناة السويس البحرية (شركة مساهمة مصرية) وتنتقل إلى الدولة جميع ما لها من أموال وحقوق وما عليها من التزامات وتحل جميع الهيئات واللجان القائمة حاليًّا على إدارتها.

ويعوض المساهمون وحملة حصص التأسيس عما يملكونه من أسهم وحصص بقيمتها مقدرة بحسب سعر الإقفال السابق على تاريخ العمل بهذا القانون فى بورصة الأوراق المالية بباريس. ويتم دفع هذا التعويض بعد إتمام استلام الدولة لجميع أموال وممتلكات الشركة المؤممة.

مادة ٢: يتولى إدارة مرفق المرور فى قناة السويس هيئة مستقلة تكون لها الشخصية الاعتبارية وتلحق بوزارة التجارة ويصدر بتشكيل هذه الهيئة وتحديد مكافآت أعضائها قرار من رئيس الجمهورية، ويكون لها فى سبيل إدارة المرفق جميع السلطات اللازمة لهذا الغرض دون التقيد بالنظم والأوضاع الحكومية.

ومع عدم الإخلال برقابة ديوان المحاسبة على الحساب الختامى، يكون للهيئة ميزانية مستقلة يتبع فى وضعها القواعد المعمول بها فى المشروعات التجارية، وتبدأ السنة المالية فى أول يولية وتنتهى فى آخر يونية من كل عام، وتعتمد الميزانية والحساب الختامى فى كل عام بقرار من رئيس الجمهورية، وتبدأ السنة المالية الأولى من تاريخ العمل بهذا القانون وتنتهى فى آخر يونية ١٩٥٧.

ويجوز للهيئة أن تندب من بين أعضائها واحدًا أو أكثر لتنفيذ قراراتها أو القيام بما

تعهد به إليه من أعمال. كما يجوز لها أن تؤلف من بين أعضائها أو من غيرهم لجانًا فنية للإستعانة بها فى البحوث والدراسات.

ويمثل الهيئة رئيسها أمام الجهات القضائية والحكومية وغيرها، وينوب عنها فى معاملاتها مع الغير.

مادة ٣: تجمد أموال الشركة المؤممة وحقوقها فى جمهورية مصر والخارج، ويحظر على البنوك والهيئات والأفراد التصرف فى تلك الأموال بأى وجه من الوجوه، أو صرف أى مبالغ أو أداء أية مطالبات أو مستحقات عليها إلا بقرار من الهيئة المنصوص عليها فى المادة الثانية.

مادة ٤: تحتفظ الهيئة بجميع موظفى الشركة المؤممة ومستخدميها وعمالها الحاليين، وعليهم الاستمرار فى أداء أعمالهم، ولا يجوز لأى منهم ترك عمله أو التخلى عنه بأى وجه من الوجوه أو لأى سبب من الأسباب إلا بإذن من الهيئة المنصوص عليها فى المادة الثانية.

مادة ٥: كل مخالفة لأحكام المادة الثالثة يعاقب مرتكبها بالسجن وبغرامة توازى ثلاثة أمثال قيمة المال موضوع المخالفة. وكل مخالفة لأحكام المادة الرابعة يعاقب مرتكبها بالسجن فضلًا عن حرمانه من أى حق فى المكافأة أو المعاش أو التعويض.

مادة ٦: ينشر هذا القرار فى الجريدة الرسمية، ويكون له قوة القانون ويعمل به من تاريخ نشره، ولوزير التجارة إصدار القرارات اللازمة لتنفيذه.

يبصم هذا القرار بخاتم الدولة وينفذ كقانون من قوانينها.

تحريرًا فى ١٨ ذى الحجة سنة ١٣٧٥ (٢٦ يولية سنة ١٩٥٦).

جمال عبد الناصر

رد فعل التأميم

٢٧ يولية ١٩٥٦ - احتجاج إنجلترا وفرنسا:

احتجت إنجلترا وفرنسا على قرار الحكومة المصرية الخاص بتأميم الشركة العالمية لقناة السويس البحرية، واستنكرتا حقها فيه وفى مقدرتها على إدارة هذا الشريان الحيوى للملاحة البحرية، وقد رفضت مصر، لسلامة موقفها، استلام مذكرة احتجاج هاتين الدولتين.

٢٨ يولية ١٩٥٦ - تجميد أموال مصر:

أصدرت وزارة المالية الإنجليزية قراراً بتجميد ما لمصر ولشركة القناة المؤممة من أرصدة استرلينية وحسابات جارية فى إنجلترا، واتخذت فرنسا والولايات المتحدة الأمريكية الإجراء نفسه فيما يتعلق بالأموال المصرية وودائع الشركة فيها.

٢ أغسطس ١٩٥٦ - مؤتمر لندن الثلاثى:

انفض مؤتمر لندن الثلاثى باعتراف وزراء خارجية إنجلترا وفرنسا والولايات المتحدة المشتركين فيه بحق مصر فى تأميم ما لديها من موجودات ولكنهم نددوا بقيامها من جانبها وحدها

بالإستيلاء على شركة عالمية مسئولة عن إدارة وصيانة قناة السويس التى تتمتع بها كافة الدول الموقعة على اتفاقية سنة ١٨٨٨ والمنتفعة بها، بحجة أن هذا العمل ينطوى على أكثر من التأميم، إذ يرمى إلى خدمة الأغراض القومية البحتة لمصر دون المنتفعين بالقناة، وقرر وزراء الخارجية الغربيون استبعاد فكرة استخدام القوة[٢٠] لتسوية مشكلة القناة وعقد مؤتمر دولى فى لندن يوم ١٦ أغسطس ١٩٥٦ توجه إنجلترا الدعوة للإشتراك فيه إلى الدول الموقعة على اتفاقية ١٨٨٨ والمنتفعة بالقناة وعددها ٢٤ دولة وهى: مصر وأثيوبيا (أفريقيا)، وروسيا وتركيا واليونان وإيطاليا وفرنسا وأسبانيا والبرتغال وألمانيا الغربية وهولندا والدانمرك والنرويج والسويد وإنجلترا (أوربا) وإيران والهند وأندونيسيا والباكستان وسيلان واليابان (آسيا)، واستراليا ونيوزيلندا (استراليا) والولايات المتحدة الأمريكية (أمريكا)[٢١].

---

(٢٠) وجدير بالذكر أن البيان الذى أصدره المؤتمر أشار فى إحدى فقراته إلى أن استخدام القوة ضد مصر مستبعد، إلا كملجأ أخير (As a last resort).

(٢١) وقد قال، فى هذا الصدد، الكاتب البريطانى بول جونسون فى كتابه «حرب السويس» - «لقد اختيرت الدول الضيوف بدقة بحيث تكون الغالبية العظمى منها من المؤيدة لخطة الدول الثلاث الكبرى، فباستثناء مصر وروسيا التى لم يكن فى الإمكان، بطبيعة الحال استبعادهما، كانت الدول الأخرى إما من دول حلف الأطلنطى، أو من دول الشرق الأوسط المؤيدة للغرب، أو دول الكومنولث، أو من الدول التى تعتمد إقتصادياً على الغرب مثل اليابان وأسبانيا وأثيوبيا.

٣ أغسطس ١٩٥٦ - رد مصر على البيان الثلاثى:

عقبت مصر على البيان الثلاثى بأنها بتأميمها شركة قناة السويس قد مارست حقها فى التمتع بجميع سلطات الدولة ذات السيادة التامة، إذ أن قناة السويس جزء لا يتجزأ من الأراضى المصرية، علاوة على أنها شركة مساهمة مصرية مسجلة فى مصر، وتزاول نشاطها فى ظل القوانين المصرية وأن الإتفاقيات والمعاهدات الدولية تقرر جميعها حقها فى القناة وتأميمها، وقد أكدت مصر نواياها الطيبة نحو تنفيذ واحترام اتفاقية ١٨٨٨.

١٢ أغسطس ١٩٥٦ - المؤتمر الصحفى العالمى:

عقد الرئيس جمال عبد الناصر مؤتمرًا صحفيًا عالميًا أعلن فيه رفض مصر الدعوة للإشتراك فى مؤتمر لندن، وذكر بأنه بدأ التفكير فى تأميم شركة قناة السويس منذ عامين ونصف عام، وقد أعلنه فجأة تفاديًا لمؤامرات مدّ الامتياز إذ أن الشركة قد طلبت فعلًا مده نظير قيامها بتحسين القناة، وأضاف بأن مصر لن تدخر جهدًا فى سبيل تنفيذ برامج الشركة كاملة لتحسين القناة، وأن التهديدات لن تخيف مصر ومن الواجب حل كل مشكلة بطريق المفاوضة.

١٦ أغسطس ١٩٥٦ - إضراب شامل:

قامت البلاد العربية قاطبة بإضراب شامل ومظاهرات صاخبة

حدادًا على مأتم الحرية وسخطًا على موقف الدول الغربية الثلاث وعقدها مؤتمر لندن الذى يهدف إلى القضاء على الحرية وإملاء إرادة الاستعمار على مصر وحرمانها من حق السيادة على أراضيها.

١٦ – ٢٣ أغسطس ١٩٥٦ – مؤتمر لندن الأول:

اختتم مؤتمر لندن الأول أعماله بالموافقة على مشروع دالاس بإدارة القناة طبقًا لإتفاقية ١٨٨٨ بمجلس إدارة دولى وإيفاد لجنة خماسية إلى مصر تحمل جميع المشروعات التى بحثها المؤتمر.

ورشح وزراء خارجية الولايات المتحدة وإنجلترا وفرنسا، روبرت منزيس، رئيس وزراء استراليا لرئاسة اللجنة الخماسية إلى مصر، واختار منزيس للجنته اسم «لجنة السويس».

وقد أيدت هذا المشروع ثمانى عشرة دولة[٢٢] من الدول الأربع والعشرين التى دعيت للإشتراك فى هذا المؤتمر وشهدته جميعًا باستثناء مصر واليونان اللتين تنحتا عن حضوره، ورفضت هذا المشروع روسيا والهند وأندونيسيا وسيلان.

٩ سبتمبر ١٩٥٦ – لجنة منزيس أو اللجنة الخماسية:

اختتمت اللجنة الخماسية برئاسة السيد روبرت منزيس، رئيس وزراء استراليا، وعضوية ممثلين من أثيوبيا (كدولة أفريقية) وإيران

(٢٢) ست دول أيدت المشروع دون تحفظ، وأثنتا عشرة دولة أيدته بتحفظات.

(كدولة آسيوية) والسويد (كدولة أوربية) والولايات المتحدة (كدولة أمريكية) يمثلون القارات الخمس أعمالها بالإخفاق، بعد أن رفضت مصر اقتراحها بالإشراف الدولى على القناة (مشروع دالاس) لتنافيه مع العدالة الدولية وميثاق الأمم المتحدة، ولما فيه من افتئات على سيادة مصر وكرامتها. وأبدت مصر استعدادها لقبول أى حل لا يمس سيادتها، وتوقيع معاهدة تضمن حرية الملاحة فى قناة السويس.

وأنهت اللجنة أعمالها دون حل، فقد كانت الهوة شاسعة بين المطالب والغايات، إذ ركزت اللجنة على مشروع الثمانى عشرة دولة، الذى يرمى إلى تدويل القناة بقصد فصلها عن سياسة أية دولة واحدة، بينما كان يرى الرئيس عبد الناصر أن فصل القناة عن السياسة المصرية غير ممكن؛ لأن القناة فى أرض مصر وخاضعة للحكومة المصرية منذ إنشائها، ولا يمكن فصلها عن سياسة الدولة التى تملكها، إلا إذا فصلت عن سيادة هذه الدولة.

١٠ سبتمبر ١٩٥٦ - مذكرة مصرية إلى دول العالم:

وجهت مصر الدعوة إلى دول العالم لتشكيل هيئة مفاوضة تمثل الدول التى تستخدم القناة، لعقد اتفاق يضمن حرية الملاحة دون المساس بسيادتها. وقد لبّت عشرون دولة نداء مصر وأبلغتها موافقتها رسميًّا وهى: روسيا وألمانيا الديمقراطية وبولندا وتشيكوسلوفاكيا والمجر ورومانيا وبلغاريا ويوجوسلافيا والصين

الشعبية وأندونيسيا والهند وأفغانستان والباكستان والسعودية وسوريا ولبنان والأردن والسودان وليبيا وبنها.

١٤ سبتمبر ١٩٥٦ - انسحاب الأجانب الجماعي:

انسحب المرشدون والفنيون الأجانب الذين يعملون فى القناة فى منتصف ليلة ١٥/١٤ سبتمبر تنفيذًا لمؤامرة مرسومة وضعتها حكومتا إنجلترا وفرنسا لتعطيل الملاحة وعرقلة دولاب العمل، ولكى تظهرا للعالم أجمع عدم كفاءة المصريين العاملين فى القناة على إدارتها.

١٥ سبتمبر ١٩٥٦ - فشل عملية انسحاب المرشدين الأجانب:

كانت عملية إرشاد السفن فى القناة أهم ما يشغل بال رجال التأميم؛ لأنه عليها تتوقف سلامة الملاحة فى القناة، وأى جنوح أو حادث لسفينة عابرة من شأنه ليس فقط تعطيل الملاحة فى هذه الآونة الحرجة، ولكن إظهار عدم قدرة المصريين على إدارة هذا المرفق الحيوى للملاحة العالمية للعالم أجمع؛ ولهذا وجهت الإدارة الجديدة، منذ اللحظات الأولى للتأميم، جل اهتمامها لدراسة دقيقة لكل صغيرة وكبيرة تتعلق بعبور السفن فى القناة، وإعداد مرشدين جدد على مستوى عالٍ من الخبرة والكفاءة والتدريب المكثف، لإحلالهم محل الأجانب بمجرد انسحابهم.

وكانت الشركة المؤممة تنظم أربع قوافل يوميًّا لعبور السفن فى

القناة: اثنتان من بورسعيد واثنتان من السويس، وتكلف مرشدًا لإرشاد السفينة من السويس إلى الإسماعيلية وآخر من الإسماعيلية إلى بورسعيد وبالعكس. وتخصص لكل مرشد، تبعًا لخبرته وكفاءته حمولة معينة من السفن لا يتجاوزها، ووضع شروط غاية فى الصعوبة لتعيين مرشدين جدد.

وقررت الهيئة فى بادئ الأمر، اقتصار عبور السفن على قافلتين فقط، إحداهما من الشمال (بورسعيد) والثانية من الجنوب (السويس)، وتكليف مرشد واحد فقط بإرشاد السفينة من السويس إلى بورسعيد وبالعكس بدون توقف، ورفع الحمولات المخصصة للمرشدين، وتمكنت الهيئة بهذا النظام من التغلب على النقص الشديد فى عدد المرشدين[٢٣]، وأدى المرشدون عملهم بكفاءة ممتازة،

---

(٢٣) كان عدد مرشدى القناة عند التأميم ٢٠٧ مرشدًا منهم ٤١ مصريًا و١١ يونانيًا والباقون وعددهم ١٥٥ (بنسبة ٧٥٪) من مختلف الجنسيات لبوا نداء الانسحاب الجماعى، بالإضافة إلى ٣٢٦ إداريًا وفنيًا من ٨٠٥ (بنسبة ٤٠٪) ويتضمن عدد المرشدين المصريين ١٥ مرشدًا تحت التدريب ممن يحملون شهادة ربان أعالى البحار، فكلف أربعة منهم بالإرشاد فى البوغاز وضم الباقون إلى مرشدى القناة بالإضافة إلى ١٢ مرشدًا من السلاح البحرى و١٧ من البحرية التجارية، وبذلك أصبحت قوة المرشدين ٨١ مرشدًا فقط مقابل ٢٠٧ عند التأميم. وقد عزز جهاز الإرشاد تباعًا، بمائة مرشد من ألمانيا واليونان وروسيا ويوجوسلافيا وبولندا وإيطاليا ومن دول عديدة أخرى، منهم خمسة من الولايات المتحدة لم تقف نقابتهم حجر عثرة فى سبيل عملهم فى القناة.

وفاق نجاح الهيئة كل تصور، كما سنرى فيما بعد.

١٩ - ٢١ سبتمبر ١٩٥٦ - مؤتمر لندن الثاني:

عقد هذا المؤتمر لبحث تقرير اللجنة الخماسية واقتراحات مصر بتشكيل هيئة مفاوضة دولية لتسوية مسألة القناة، وعرض مشروع إنشاء هيئة من المنتفعين بالقناة لإدارتها بمعرفتهم، وقد انتقد المشروع الأخير واعترض عليه أغلبية الأعضاء لأنه يهدف إلى فرض تسوية لمشكلة القناة على مصر.

وأنهى المؤتمر أعماله بإصدار ثلاثة بيانات:

١ - الدعوة بعرض الأزمة على الأمم المتحدة.

٢ - المضى فى إنشاء هيئة المنتفعين بالقناة، للاتصال بمصر والتفاوض معها.

٣ - رغبة الولايات المتحدة فى الانضمام إلى هيئة المنتفعين.

٤ أكتوبر ١٩٥٦ - مؤتمر لندن الثالث:

كان الغرض من عقد هذا المؤتمر الذى حضرته ثمانى عشرة دولة بتحفظ، إعادة بحث مشروع إنشاء هيئة المنتفعين بالقناة وإنضمام الدول إليها. وقد رفضت أثيوبيا والباكستان واليابان الاشتراك فيها،

= لم يشترك اليونانيون العاملون فى الشركة المؤممة فى عملية الانسحاب الجماعى، بناء على اتفاق تم بين الحكومتين المصرية واليونانية بشأن استمرار عملهم فى الهيئة.

وأعلنت هولندا والنرويج والدانمرك ضرورة الرجوع إلى برلماناتها، كما أبدت كل من إيران وفرنسا والسويد تحفظات بشأن إنضمامها للهيئة. انتهى المؤتمر بالإخفاق ووصفه الأعضاء المشتركون فيه بأنه كان صوريًا.

٥ - ١٤ أكتوبر ١٩٥٦ - أزمة القناة فى مجلس الأمن:

اجتمع مجلس الأمن بناء على الشكوى المقدمة من مصر لبحث أعمال إنجلترا وفرنسا المهددة للسلام العالمى، وكذلك بناء على طلب إنجلترا وفرنسا للنظر فى موقف مصر بالنسبة للقناة بعد إنهاء النظام الدولى لإدارتها طبقًا لإتفاقية ١٨٨٨ وإقرار مشروع تدويل القناة، فدارت المباحثات فى مجلس الأمن على الوجه التالى:

* عرضت إنجلترا مشروع قرار إنجليزى فرنسى بتدويل القناة من خمس نقاط:

١ - تأكيد حرية الملاحة طبقًا لما نصت عليه إتفاقية القسطنطينية.

٢ - إدارة القناة بواسطة هيئة ذات طابع دولى.

٣ - إقرار النتائج التى انتهت إليها الدول الثمانى عشرة فى مؤتمر لندن.

٤ - توصية مصر بالدخول فى مفاوضات على أساس هذه المقترحات.

٥ - حمل مصر على التعاون مع «جمعية المنتفعين».

* أيدت الولايات المتحدة مشروع القرار الإنجليزى الفرنسى من جهة، وحبذت تسوية سلمية لمشكلة القناة، من جهة أخرى.

* رفضت مصر مشروع القرار الإنجليزى الفرنسى الخاص بتدويل القناة، واقترحت تأليف هيئة مفاوضة تتولى البحث فى حل الأزمة على أساس المبادئ الستة التى وافق عليها مجلس الأمن وهى:

١ - أن يكون المرور عبر القناة حرًّا ومفتوحًا للجميع بدون تمييز أو استثناء.
٢ - أن تحترم سيادة مصر.
٣ - أن تكون إدارة القناة بمعزل عن سياسة أية دولة.
٤ - أن تحدد الرسوم بواسطة اتفاق بين مصر والدول المنتفعة بالقناة.
٥ - أن تخصص نسبة عادلة من الرسوم المتحصلة لتحسين القناة.
٦ - أن تسوى الأمور المعلقة بين الشركة المؤممة والحكومة المصرية، عن طريق هيئة تحكيم.

وافق مجلس الأمن بالإجماع على إجراء مفاوضات على أساس المبادئ الستة باعتبارها كفيلة بتسوية مشكلة قناة السويس بالطرق السلمية، وبما يتفق مع العدالة.

تقرر بدء المفاوضات بين وزراء خارجية مصر وإنجلترا وفرنسا فى جنيف يوم ٢٩ أكتوبر ١٩٥٦.

٢٩ أكتوبر ١٩٥٦ - سير الملاحة فى القناة بعد التأميم:

وجهت إنجلترا وفرنسا، منذ تأميم القناة، الضربة تلو الضربة إلى هيئة إدارتها المصرية فمن تجنيد أجهزة الدعاية المختلفة لرواج فكرة عدم كفاءة المصريين فى إدارة القناة، إلى تحريض السفن على مقاطعتها، ثم حثها، عند فشل حيل المقاطعة، على الإستمرار فى سداد رسوم العبور إلى الشركة المؤممة بباريس، هذا فضلا عن تنظيم الإستقالة الجماعية للمرشدين والفنيين العاملين فيها، وإرسال عدد كبير من السفن للمطالبة بعبور القناة عقب انسحاب المرشدين مباشرة إلخ..

وقد قابلت الإدارة المصرية هذه الإستفزازات بروح عالية، فسمحت للسفن التى امتنعت، برغم قرار التأميم، عن سداد رسوم المرور بعبور القناة، كما أدارت حركة الملاحة فيها بجدارة إذ عبرت القناة من تاريخ التأميم حتى توقف الملاحة بسبب العدوان ٣٩٨٠ سفينة منها ٣٠١ سفينة عقب الإنسحاب الجماعى مباشرة، دون أية حادثة على الرغم من الظروف الجوية السيئة التى سادت فى المنطقة خلال الأيام الأولى للإنسحاب، وقلة عدد المرشدين، وعدم استكمال تدريب المرشدين الجدد.

إن الحكمة والكياسة التى تصرفت بها الهيئة فى هذه الآونة

الدقيقة من تاريخها وأنظار العالم كله متجهة إليها أثارتا إعجاب الجميع، وكفاءتها فى إدارة القناة حظيت بتقدير وتأييد السواد الأعظم من شعوب العالم.

٢٩ أكتوبر ١٩٥٦ - هجوم إسرائيل[٢٤]:

بدأت إسرائيل عدوانها على مصر فى نفس اليوم الذى كان محددًا فيه بدء المفاوضات فى جنيف لتسوية مشكلة قناة السويس، وغداة إعلان الولايات المتحدة بأن مسألة القناة وضعت على الرف!

٣٠ أكتوبر ١٩٥٦ - الإنذار الإنجليزى الفرنسى:

دعى السفير المصرى فى لندن، والسفير المصرى فى باريس إلى وزارة الخارجية فى كل من العاصمتين، ليتسلم، كل منهما الإنذار الإنجليزى الفرنسى الموجه إلى الحكومة المصرية، ويتضمن البنود التالية:

---

(٢٤) وضعت إنجلترا وفرنسا بالاشتراك مع إسرائيل، فى اجتماع سرى عقد قرب مدينة سيفر بفرنسا، خطة عسكرية لغزو مصر، وأدخل الجنرال الإسرائيلى موشى ديان بعض التعديلات على هذه الخطة. وتبدأ إسرائيل، بمقتضاها، بشن هجوم واسع النطاق وليس حربًا شاملة، فى مساء يوم ٢٩ أكتوبر ١٩٥٦ بهدف الوصول إلى منطقة قناة السويس فى اليوم التالى، شريطة أن تتدخل عسكريًا كل من إنجلترا وفرنسا، فى ظرف مدة لا تتجاوز ٣٦ ساعة على الأكثر من بدء العدوان، وأصر ديفيد بن جوريون، رئيس الوزراء الإسرائيلى، على أن يكون هذا الاتفاق مكتوبًا وموقعًا عليه من جميع الأطراف.

١ - وقف جميع العمليات الحربية فى البر والبحر والجو.

٢ - سحب جميع القوات المسلحة إلى مسافة عشرة أميال بعيدًا عن القناة.

٣ - القبول، بصفة مؤقتة، باحتلال المواقع الرئيسية على القناة بواسطة قوات إنجليزية وفرنسية، وذلك لضمان حرية المرور فى قناة السويس لجميع البواخر من كافة الدول إلى حين وصول ترتيبات نهائية مضمونة، وفى حالة رفض الحكومة المصرية هذا الإنذار، أو التأخير فى إعلان موافقتها عليه خلال اثنتى عشرة ساعة، فى موعد غايته الساعة السادسة والنصف من صباح الأربعاء ٣١ أكتوبر ١٩٥٦، فإن القوات الإنجليزية والفرنسية ستقوم بالهجوم على القوات المصرية بالقدر الذى تريانه ضروريًا لضمان إجابة طلبهما.

وأرسلت الحكومتان الإنجليزية والفرنسية إنذارًا إلى الحكومة الإسرائيلية يتضمن البنود التالية:

١ - وقف إطلاق نار كامل.

٢ - سحب القوات المسلحة مسافة عشرة أميال إلى شرق القناة.

٣ - الحكومة الإسرائيلية غير مطالبة بقبول شروط الإنذار، فى حالة تأخير الحكومة المصرية فى قبول الإنذار الموجه إليها.

وأعلنت إسرائيل، فورًا، موافقتها على ما تضمنه الإنذار[٢٥]. وردت مصر بالرفض على الإنذار الإنجليزى الفرنسى، وأرسلت مذكرة عاجلة إلى مجلس الأمن لدعوته إلى الانعقاد العاجل، لبحث العدوان الإسرائيلى عليها، والإنذار الموجه إليها.

٣١ أكتوبر ١٩٥٦ - العدوان الثلاثى على مصر:

اتخذت مصر، من باب الاحتياط، كافة الاستعدادات اللازمة لسدّ القناة فى حالة حدوث عدوان، لتفادى غزو مصر عن طريقها والوقوع فى نفس الخطأ الذى وقع فيه عرابى بسبب عدم سدّها، عملاً بنصيحة دى ليسبس، كما أسلفنا، فقطرت، بناء على ذلك، سفينة مخردة محملة بالأسمنت «عكا» حتى بحيرة التمساح بالإسماعيلية، وكانت خطة القوات المعتدية، عند بدء العدوان، إغراق هذه السفينة بعيدًا عن المجرى الملاحى حتى لا تعوق تقدم سفنها فى القناة، وحلقت طائرات الاستطلاع فوق السفينة تمهيدًا لقصفها، فقامت الهيئة بقطرها ووضعها فى عرض القناة، حيث أغرقتها قاذفات القنابل الإنجليزية والفرنسية، فسدّت القناة[٢٦].

(٢٥) غنى عن الذكر بأن الإنذار يسمح لإسرائيل، الدولة المعتدية باحتلال غزة وشبه جزيرة سيناء بأكملها، مما لا يدع مجالاً للشك بأنه صدر لصالح إسرائيل، ووجه إليها لمجرد التمويه.

(٢٦) شاهد مؤلف الكتاب، عن قرب، من مبنى أشغال قناة السويس، المطل على بحيرة التمساح بالإسماعيلية عملية الاستطلاع التى قامت بها الطائرات المعتدية، ثم عملية قطر السفينة تحت وابل من القنابل، مما أدى إلى إغراقها فى عرض القناة.

وكانت السفينة «عكا» أولى الوحدات البحرية التى غرقت فى القناة، ومثلت أكبر عائق مائى فيها، وصدرت بعدئذ التعليمات بإغراق جميع الوحدات البحرية المتواجدة فى القناة لسدّها تمامًا، كما نسفت القوات المسلحة كوبرى الفردان، فتناثرت أشلاؤه فى القناة.

توقفت الملاحة فى القناة توقفًا تامًا، من الساعة الثانية عشرة من يوم أول نوفمبر ١٩٥٦ إلى يوم ٢٨ مارس ١٩٥٧، محتجزة فى مجراها ١٢ سفينة فى الفرع الغربى من تفريعة البلاح، كانت متجهة نحو الجنوب، وسفينة فى شمال القنطرة، وثلاث سفن فى البحيرات المرة، وكانت هذه السفن قد دخلت القناة فى ٣١ أكتوبر ١٩٥٦ وحال العدوان الثلاثى وما ترتب عليه من إغلاق القناة دون خروجها منها.

ولم تتعطل الملاحة فى القناة قبل ذلك، إلّا أيامًا معدودة فى الحرب العالمية الأولى (١٩١٤ - ١٩١٨)، و٧٦ يومًا على فترات متقطعة إبان الحرب العالمية الثانية (١٩٣٩ - ١٩٤٥).

وكان من الطبيعى أن تتوقف تبعًا لتوقف الملاحة، أعمال صيانة القناة وتطهيرها، فتراكمت الرمال فى بوغاز بورسعيد وفى قاع القناة.

٦ نوفمبر ١٩٥٦ - وقف إطلاق النار:

وجه الاتحاد السوفيتى فى مساء ٦ نوفمبر ١٩٥٦، إنذارًا شديد

اللهجة إلى كل من إنجلترا وفرنسا وإسرائيل بوقف العمليات الحربية فورًا وانسحاب القوات المعتدية دون إبطاء.

أعلنت الحكومة الإنجليزية، على أثر ذلك، وبعدها بدقائق الحكومة الفرنسية قبولها وقف إطلاق النار وسحب قواتها من مصر، كما قرر مجلس الوزراء الإسرائيلي قبول وقف إطلاق النار، ومبدأ الانسحاب من سيناء.

توقفت المعارك[٢٧] وساد وقف إطلاق النار في نهاية الأسبوع الأول من نوفمبر ١٩٥٦، على جبهات القتال وفقًا لقرارات الجمعية العامة للأمم المتحدة. وتقرر تنفيذًا لهذه القرارات، حضور قوة طوارئ دولية تابعة للأمم المتحدة، إلى مصر، للإشراف على وقف إطلاق النار، ومراقبة عملية انسحاب القوات المعتدية، والمرابطة على خطوط الهدنة لمنع تجدد الاشتباكات بين مصر واسرائيل.

حددت القوات الإنجليزية والفرنسية يوم ١٤ ديسمبر موعدًا مبدئيًا لإتمام الانسحاب ثم طلبتا تأجيله إلى يوم ٢٠ وفي يوم ٢٢ ديسمبر أتمت قوات الطوارئ الدولية استلام مدينة بورسعيد من قوات الاحتلال، وفي ٢٣ ديسمبر عادت إليها القوات المصرية.

أما إسرائيل، فانسحبت من سيناء في أواخر ديسمبر ١٩٥٦، وأعلنت الأمم المتحدة في ٨ مارس ١٩٥٧ انسحابها، بصفة كلية عن

(٢٧) اقتصرنا في كتابنا على سرد العدوان الذي وقع على منطقة قناة السويس فقط، وجدير بالذكر أنه استشهد في بورسعيد وحدها ١١٢٠ من المدنيين المصريين.

أرض مصر، وفى ١٦ مارس سلمت قوات الطوارئ الدولية قطاع غزة إلى مصر، وانتقلت إلى خطوط الهدنة.

٦ يناير ١٩٥٧ – تطهير القناة:

شرعت الهيئة، قبل بدء أعمال التطهير، فى إخراج السفن المحتجزة فى القناة، فاضطرت إلى اجراء عملية دوران لهذه السفن حول جزيرة البلاح لإخراجها من الشمال، لتعذر استئناف سيرها نحو الجنوب لكثرة العوائق الموجودة فيه. وقد قامت الهيئة بهذه العملية الدقيقة والخطيرة بنجاح أدهش خبراء هيئة الأمم المتحدة الذين كلفوا بالإشراف على تطهير القناة، وأصحاب السفن المحتجزة.

وافق الرئيس جمال عبد الناصر على تطهير القناة وإعادتها للملاحة بمعونة الأمم المتحدة، كما وافق على اقتراح داج همرشولد السكرتير العام للأمم المتحدة على إشراف مساعده الفنى الجنرال هويلر على عملية التطهير.

وأبلغت، إثر ذلك، الحكومة المصرية الجنرال هويلر بأن عملية التطهير يجب أن تتم بالتنسيق مع المهندس محمود يونس، نائب رئيس مجلس إدارة الهيئة والمسئول عن الملاحة فى القناة، وبأن يتوافق الجدول الزمنى لعملية التطهير مع الجدول الزمنى لانسحاب القوات الإنجليزية والفرنسية من بور سعيد، وذلك على أساس أن العدوان قد تسبب فى تعطيل الملاحة فى القناة، ولا يمكن أن تصبح

القناة معدة للملاحة العالمية والعدوان لا يزال قائمًا على أراضيها. واستنادًا على ذلك، لم تتم عملية التطهير إلّا بعد جلاء آخر جندى معتد عن الأراضى المصرية.

وبلغت نفقات إرجاع القناة والمهمات الخاصة بها إلى ما كانت عليه قبل العدوان حوالى ٨٤٠٠٠٠٠ دولار، سددتها الأمم المتحدة، فى سبيل إعادة الملاحة إلى مستواها الطبيعى فى هذا المرفق الحيوى للتجارة العالمية، وقد قامت الهيئة بتحصيل هذا المبلغ، لحساب الأمم المتحدة، من السفن العابرة بعد عودة الملاحة فى القناة.

٢٩ مارس ١٩٥٧ - عودة الملاحة فى القناة:

استؤنفت الملاحة فى القناة بعد انتشال السفن الغارقة فيها وتطهيرها فسمحت الهيئة بعبور السفن التى لا يزيد غاطسها على ٢٨,٥ قدمًا وكان غاطس السفن المسموح به قبل العدوان ٣٥ قدمًا.

١٠ أبريل ١٩٥٧ - زيادة الغاطس:

أخذت الهيئة فى زيادة غاطس السفن العابرة تدريجيًا حتى بلغ أقصى غاطس مسموح به لها ٣٢ قدمًا فى هذا اليوم الذى يعد فى الواقع تاريخ افتتاح القناة للملاحة رسميًا. وقد سارعت السفن على اختلاف جنسياتها إلى عبور القناة، عدا السفن الإنجليزية والفرنسية التى احجمت عن عبورها، فلم تعبرها الأولى إلّا فى

النصف الثانى من شهر مايو، والثانية فى أواخر يونية.

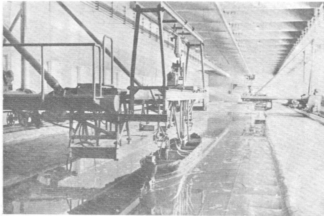
أول يناير ١٩٥٨ - مشروع ناصر لتحسين القناة:

تبين للهيئة بعد دراسة البرنامج الثامن لتحسين القناة الذى وضعته الشركة سنة ١٩٥٤ قبل تأميمها، وشرعت فعلاً فى تنفيذه بأنه لا يتمشى مع تطور الملاحة، من حيث الضخامة فى حجم السفن، والزيادة المضطردة فى حركة المرور فى القناة، فقامت الهيئة بإعداد مشروع كبير لتحسين القناة يعرف «بمشروع ناصر» وينقسم إلى عدة مراحل، يمكن الإستفادة من كل مرحلة منها على حدة، ويرمى هذا المشروع فى مرحلته النهائية إلى ازدواج القناة بكامل طولها بحيث تسمح بعبور أكبر ناقلات البترول والسفن فى العالم، فى كلا الاتجاهين، فى آن واحد[٢٨].

بدأت الهيئة اعتبارًا من هذا التاريخ، أى من أول يناير ١٩٥٨ فى تنفيذ المرحلة الأولى من «مشروع ناصر» والهدف منها توسيع القناة بأكملها وذلك بزيادة القطاع المائى لها من ١٢٥٠ مترًا مربعًا إلى ١٨٠٠ متر مربع، وزيادة الغاطس المسموح به للسفن العابرة من ٣٥ قدمًا إلى ٣٧ قدمًا.

---

(٢٨) ألغت الهيئة المشروع فى عام ١٩٦٦ عندما تبين لها أن الاتجاه السائد فى عالم بناء السفن هو نحو بناء ناقلات بترول ضخمة وليس نحو الإكثار من عدد السفن الصغيرة الحجم.



نموذج مصغر لقناة السويس، فى مركز الأبحاث، حيث تجرى التجارب على عبور السفن فى القناة

١٥ سبتمبر ١٩٥٨ - نفقات تطهير القناة بعد العدوان:

زيدت رسوم مرور السفن [٢٩] فى القناة بنسبة ٣٪ لحساب الأمم المتحدة لتغطية النفقات التى تحملتها نظير تطهير القناة نتيجة العدوان الثلاثى الغاشم، وتبلغ هذه النفقات ٠٤٢ ٣٧٦ ٨ دولارًا قدرت فترة تغطيتها بثلاث سنوات.

٢٦ يوليه ١٩٦٠ - مركز الأبحاث [٣٠]:

انتهت الهيئة من إنشاء مركز أبحاث، يعد من أكبر مراكز الأبحاث فى العالم وأعظمها للدراسات الهيدروليكية، وهو يشتمل على نموذج مصغر لقناة السويس طوله ٩٠ مترًا وعرضه ١٠ أمتار، تسير فيه سفينتان مصغرتان معًا فى اتجاه واحد أو اتجاهين متضادين لإجراء التجارب الخاصة بالقناة عليها، وأحواض متسعة لدراسة الموانئ بها ماكينات إحداث أمواج، ومعامل ضخمة مزودة بأحدث الآلات والأجهزة لاختبار خواص المواد ومقاومتها، ودراسة

(٢٩) رفضت السفن السوفيتية والبولندية والرومانية سداد الرسوم الإضافية على اعتبار أنها غير مسئولة عن تعطيل الملاحة فى القناة، وأنه على الدول المعتدية - دون غيرها - أن تتحمل نفقات التطهير.

(٣٠) كان معهد «نيربيك» فى جرينوبل بجنوب فرنسا يقوم فى عهد الشركة المؤممة، بكافة الأبحاث المعملية الخاصة بالقناة ومشروعاتها.

ميكانيكا التربة واختبار الآلات والمواد الإنشائية المختلفة إلخ.. كما يضم المركز كذلك ورشًا متسعة وصالة محاضرات، ومكتبة، ومعملا للتصوير الفوتوغرافى ودراسة النظائر المشعة.

ولا تقتصر مهمة مركز الأبحاث على إجراء التجارب الخاصة بتحسين القناة فحسب، بل يقوم المركز كذلك بكافة التجارب والأبحاث التى تطلبها الجهات الحكومية، والمؤسسات والهيئات المختلفة، داخل جمهورية مصر العربية وخارجها.

١٥ مارس ١٩٦١ - الرسوم الإضافية:

أعلنت الهيئة إيقاف تحصيل الرسوم الإضافية وقدرها ٣٪ من رسوم السفن العابرة، لحساب هيئة الأمم المتحدة، لتغطية النفقات التى تحملتها لتطهير القناة، إثر العدوان الثلاثى الغاشم.

وقد أمكن تغطية هذه النفقات التى تبلغ ٠٤٢ ٣٧٦ ٨ دولارًا، كما ذكرنا، خلال عامين ونصف عام بدلا من ثلاثة أعوام، كما كان مقدرًا لتغطيتها وهذا يرجع إلى الزيادة المضطردة فى حركة مرور السفن عبر القناة، نتيجة للتحسينات الجمة التى أجرتها الهيئة عليها لزيادة كفاءتها.

٣٠ أبريل ١٩٦١ - المرحلة الأولى من مشروع ناصر:

تمت المرحلة الأولى من مشروع ناصر لتحسين القناة، وسمح للسفن التى يبلغ غاطسها ٣٧ قدمًا بعبورها، واقتضى تنفيذ هذا

المشروع إزالة ٥٨ مليون متر مكعب من الرمال، كما بلغت تكاليفه ٤٠ مليون جنيه، أى ضعف المبلغ الذى أنفقته الشركة المؤممة فى أعمال تحسين القناة طوال ٨٧ عامًا.

أول سبتمبر ١٩٦١ - المرحلة الثانية من مشروع ناصر:

بدأت الهيئة فى تنفيذ المرحلة الثانية من مشروع ناصر لتحسين القناة، وهو يهدف إلى السماح بعبور السفن التى يبلغ غاطسها ٣٨ قدمًا، ويستلزم لتنفيذه إزالة ٥ ملايين متر مكعب من الرمال، وتبلغ تكاليفه حوالى مليون ونصف مليون من الجنيهات.

٨ أكتوبر ١٩٦٢ - السفينة «المائة ألف»:

احتفلت الهيئة بتكريم السفينة «المائة ألف» التى عبرت قناة السويس منذ تأميمها فى ٢٦ يولية ١٩٥٦، وأقامت بهذه المناسبة احتفالا شيقًا على ظهر هذه السفينة، شهده لفيف من الصحفيين المصريين والأجانب ومندوبو وكالات الأنباء والإذاعة، ومصورو السينما والتليفزيون، وقدم فيه السيد رئيس الهيئة هدايا تذكارية قيمة إلى قبطان السفينة ومهندسيها وبحارتها وصاحب فكرة التكريم[٣١].

(٣١) يذكر المؤلف، بكل تواضع، بأنه تقدم باقتراح تكريم السفينة «المائة ألف» على المسئولين ليكون العالم أجمع على بينة من عدد السفن الكبير الذى يستخدم القناة والذى عبرها بأمان تام منذ تأميمها، هذا علاوة على ما تلقاه السفن العابرة فيها، على اختلاف جنسياتها، من الحفاوة البالغة وحسن المعاملة والتكريم.

والسفينة «المائة ألف» المحتفى بها هى ناقلة البترول النرويجية «برج هس» التى تم بناؤها فى ميناء ستافنجر بالنرويج سنة ١٩٥٥ ويبلغ طولها ١٩٤ مترًا وعرضها ٢٦ مترًا وعمقها ١٤ مترًا وحمولتها الكلية ٢٠٩٩٠ طنا، ويتكون طاقمها من أربعة ضباط وخمسة مهندسين وأربعة وخمسين بحارًا، وسبق لها عبور القناة ٦١ مرة.

ويمثل عدد «المائة ألف» سفينة خمس عدد السفن التى عبرت قناة السويس منذ افتتاحها فى ١٨٦٩.

أول يناير ١٩٦٣ - تعويضات حاملى أسهم شركة قناة السويس:

سددت مصر مبلغ أربعة ملايين من الجنيهات المصرية، قيمة القسط الأخير من التعويضات التى أعلنت الحكومة المصرية فى قرار تأميم شركة قناة السويس، عن عزمها على دفعها لمساهميها تعويضًا لهم عما يملكونه من أسهم وحصص تأسيس بقيمتها مقدرة وفقًا لسعر الإقفال، فى اليوم السابق للتأميم فى بورصة الأوراق المالية بباريس.

وبلغت جملة التعويضات ٠٠٠ ٣٠٠ ٢٨ جنيه[٣٢] سددت جميعها بالعملة الصعبة، قبل تاريخ استحقاقها بسنة كاملة.

---

(٣٢) وبيان هذا المبلغ كالآتى ٥٣٠٠٠٠٠ جنيه ويمثل رسوم العبور المسددة إلى الشركة المؤممة فى الخارج فى الفترة بين التأميم والعدوان الثلاثى، وخمسة أقساط قيمة كل منها أربعة ملايين جنيه، عدا القسط الثانى فقيمته سبعة ملايين جنيه سددت إلى شركة السويس المالية التى حلت محل الشركة العالمية لقناة السويس البحرية، فى أول يناير من كل عام اعتبارًا من سنة ١٩٥٩ إلى سنة ١٩٦٣.

وقد تحملت الحكومة المصرية، إلى جانب ذلك، ديون الشركة المؤممة فى مصر، ومعاشات الموظفين السابقين المقيمين فى مصر يوم توقيع الاتفاقية، ومعاشات العاملين الذين كانوا فى الخدمة يوم التأميم، واحتفظت بكافة الأصول القائمة فى مصر، واحتفظت الشركة المؤممة بكافة الأصول الخارجية[٣٣]، وفقا للاتفاق المبرم، فى جنيف يوم ١٣ يولية ١٩٥٨، بين ممثلى الحكومة المصرية وممثلى الشركة المؤممة.

سبتمبر ١٩٦٣ - ميناء بورسعيد:

ظل هذا الميناء الذى يعد من أهم الموانئ البحرية فى العالم مهملا طيلة فترة امتياز الشركة المؤممة، فكان الركاب يستقلون السقالات العائمة، أو اللنشات للانتقال من السفن إلى الأرصفة وبالعكس، كما كانت البضائع تنقل من السفن أو إليها بواسطة الصنادل بطرق بدائية، أما مجرى الميناء الملاحى فكان لا يسمح بعبور سفينتين معًا بسبب الجزر المتناثرة فى أرجائه المختلفة.

أعدت الهيئة مشروعات عدة للنهوض بميناء بورسعيد وتطويره ليتمشى مع النهضة الاقتصادية فى البلاد، ومن أهم هذه المشروعات تعميق البوغاز والميناء وتوسيعها، وإنشاء أرصفة عميقة بطول ١٧٥٠ مترًا تسمح بتراكى عشر سفن كبيرة يبلغ غاطسها عشرة

(٣٣) قدرت أموال الشركة فى الخارج بحوالى ٧٥ مليون جنيه، ومعظمها أوراق مالية وأموال سائلة مودعة فى مصارف عدة دول، وبعض العقارات.

أمتار، وأخرى غير عميقة بطول ٩٢٠ مترًا للسفن متوسطة الحجم التي لا يتجاوز غاطسها أربعة أمتار، مع تزويد هذه الأرصفة بأحدث معدات الشحن والتفريغ، هذا بالإضافة إلى زيادة الطاقة التصريفية للميناء بإزالة الجزر الست الموجودة فيه واستخدام ناتج تطهيرها في تجفيف مساحة تربو على ٦٠٠٠٠٠ متر مربع سينشأ عليها ميناء بور فؤاد الجديد الذى ستقام بداخله منطقة جمركية حرة من شأنها إنعاش مدينة بورسعيد اقتصاديًا.

وقد أتمت الهيئة بعض هذه المشروعات الضخمة، أما البعض الآخر فإن العمل جار فيه على قدم وساق لإتمامه فى أقرب وقت مستطاع.

٢٩ فبراير ١٩٦٤ - زيادة الغاطس:

كان من ثمرات إتمام المرحلة الثانية من تحسين القناة التى بدأت الهيئة فى تنفيذها فى أول سبتمبر ١٩٦١ السماح للسفن التى يبلغ غاطسها ٣٨ قدما أى ١١,٥٨ مترًا بعبور القناة، وهذه هى المرة الثانية التى زادت فيها الهيئة الغاطس، خلال سبع سنوات، ففى المرة الأولى زيد من ٣٥ إلى ٣٧ قدمًا، وفى المرة الثانية من ٣٧ إلى ٣٨ قدمًا، وتتيح هذه الزيادة الأخيرة للسفن العابرة زيادة حمولتها بمقدار ٤٠٠٠ طن تقريبًا.

وقد قامت شركة يابانية بتطهير ثلث مرحلة التوسيع الثانية، على حين قامت الهيئة بتطهير ثلثيها الباقيين.

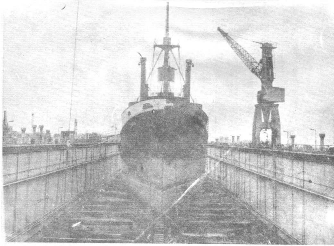
١٤ يونية ١٩٦٤ - زيادة رسوم عبور السفن:

أعلنت هيئة قناة السويس زيادة رسوم عبور السفن فى القناة، للمرة الأولى بعد التأميم، اعتبارا من أول يوليه ١٩٦٤، على النحو التالى:

١ - زيادة بنسبة ١٪ على رسوم عبور السفن المحملة أو الفارغة.
٢ - زيادة بنسبة ٢٪ عن كل قدم، أو جزء منه، زيادة على الغاطس الأساسى ٣٧ قدما.
٣ - زيادة بنسبة ١٪ عن كل ستة أقدام (١,٨٣ مترا)، أو جزء منها، زيادة على الحد الأقصى للعرض المسموح به لكل غاطس.

وقد وافق جميع أصحاب السفن وشركات الملاحة على هذه الزيادة، التى تعد فى الواقع طفيفة، إذا ما قيست بالأرباح الطائلة التى تعود على أصحاب السفن من جراء تعميق القناة وتحسينها، فقد حققت لهم هذه التحسينات زيادة فى الأرباح تربو على ١٠ آلاف دولار بالنسبة للناقلة فى الرحلة الواحدة نتيجة لزيادة غاطسها.

وتقدر الحصيلة الناتجة عن هذه الزيادة بحوالى مليونى جنيه سنويًا، وستطبق زيادة رسوم العبور تبعًا لزيادة الغاطس فى المستقبل، تلقائيًا وبدون حاجة إلى إصدار قرارات خاصة؛ إذ خول قرار التأميم للهيئة الحق فى زيادة رسوم العبور فى القناة سنويًا بمعدل



سفينة تحت الإصلاح فى الحوض العائم «عيد النصر» الذى يمكن إصلاح بداخله سفنا حتى حمولة ٥٠ ألف طن

١٪ غير أنها لم تنتفع بهذا الحق وظلت تتقاضى نفس رسوم العبور التى كانت سارية المفعول عند التأميم[٣٤].

٢٣ ديسمبر ١٩٦٤ - افتتاح ترسانة بورسعيد البحرية:

احتفلت الهيئة، بمناسبة عيد النصر الثامن، بافتتاح ترسانة بورسعيد البحرية التى تعد أكبر ترسانة لبناء السفن فى الشرق الأوسط، وتضاهى فى منشآتها وإمكانياتها أعظم وأحدث الترسانات البحرية، وتدشين السفينة «أسوان» وحمولتها ٦٥٠٠ طن والسفينة «الفيوم» وحمولتها ٤٢٠٠ طن وقد تم بناؤهما فى وقت واحد، فى حوضها الجاف «ناصر» ويبلغ طوله ١٥٠ مترًا وعرضه ٤٤ مترا.

وتقوم الترسانة، إثر اقتنائها فى ٤ يونيه ١٩٦١، الحوض العائم «عيد النصر» الذى يبلغ طوله ٢٣٠ مترا وعرضه ٤٤ مترا وارتفاعه ١٧,٤ مترا وقدرة رفعه ٢٥ ألف طن، بإجراء عمليات الصيانة والإصلاح والعمرات للسفن حتى حمولة ٥٠ ألف طن، وتمثل حمولة غالبية السفن العابرة فى القناة، أما ما زاد على ذلك فتقوم بإجرائه

(٣٤) زيدت رسوم العبور للمرة الأولى بعد التأميم، فى أول يوليه ١٩٦٤، من ٤٢,٤٥ قرشا إلى ٤٢,٨٧ قرشا للطن الواحد الصافى للسفن المحملة، ومن ١٩,٣٥ قرشا إلى ١٩,٥٥ قرشا للطن الواحد الصافى للسفن الفارغة، ومقدار هذه الزيادة ١٪. هذا فى حين أن آخر زيادة لرسوم العبور، فى عهد الشركة المؤممة يرجع تاريخها إلى ١٤ يولية ١٩٥٤.

فى الماء، لافتقار حوض البحر الأحمر إلى أحواض متسعة لإصلاح السفن.

١٩ يناير ١٩٦٥ - كوبرى الفردان الجديد[٣٥]

افتتحت الهيئة كوبرى الفردان المتحرك الجديد، ويقع على مسافة عشرة كيلو مترات شمالى الإسماعيلية و ١٥٠ مترًا جنوبى الكوبرى القديم الذى أصيب فى العدوان الثلاثى، وتمت إزالته بعد إصلاحه لأنه كان يشكل، بسبب ضيق المسافة بين دعامتيه، عنق زجاجة فى المجرى الملاحى.

وقد استغرق بناء الكوبرى الجديد ثلاث سنوات، ويبلغ طوله ٣١٧,٤ مترًا وفتحته الملاحية ١٦٧,٥ مترًا وعرض مجراه الملاحى ١٤٨ مترًا بدلًا من ٢١٠ مترًا و ١١٢,٥ مترًا و٩٦ مترًا على التوالى للكوبرى القديم. وتسمح هذه الأبعاد بإجراء التحسينات اللازمة للقناة.

ويمكن فتح هذا الكوبرى آليًا فى ٧ دقائق، ويدويًا - فى حالة تعطل الأجهزة الكهربائية أو انقطاع التيار - فى ٢٩ دقيقة، وبلغت تكاليف إنشائه مليونين من الجنيهات.

---

(٣٥) دمر هذا الكوبرى إبان العدوان، وانتشلت أشلاؤه من القناة فى عملية إعدادها للملاحة، فى سنة ١٩٧٥.

٣٠ يونية ١٩٦٦ - رسوم العبور:

صدر قرار هيئة قناة السويس برفع رسوم العبور[٣٦]، اعتبارًا من أول يولية ١٩٦٦، بواقع ١٪ فأصبحت بذلك ٤٣,٧٣ قرشًا عن الطن الواحد الصافى بالنسبة للسفن المحملة، و١٩,٩٤ قرشًا عن الطن الواحد الصافى بالنسبة للسفن الفارغة، وتحصل على أساس هذه الرسوم الزيادة الخاصة بالتحسينات ونفايات الزيوت.

وغنى عن البيان، بأن هذه الزيادة لا تقابل المصروفات الطائلة التى قامت بها الهيئة لتحسين القناة وتطويرها والتى تعود بأرباح هائلة على أصحاب السفن التى تعبرها، هذا فضلاً عن إسهام القناة بهذه التحسينات وبالخدمات الممتازة التى تقدمها للسفن العابرة فيها، فى ازدهار التجارة العالمية.

٢٦ يولية ١٩٦٦ - مبنى الإرشاد:

احتفلت الهيئة بالعيد العاشر لتأميم قناة السويس، بافتتاح المركز الطبى «شوقى خلاف»[٣٧]، وتوزيع ١٢٠ مسكنًا جديدًا على

(٣٦) زيدت رسوم العبور للمرة الثانية، فى ٣٠ يونية ١٩٦٥، من ٤٢,٨٧ قرشًا إلى ٤٣,٣٠ قرشًا عن الطن الواحد الصافى للسفن المحملة ومن ١٩,٥٥ قرشًا إلى ١٩,٧٤ قرشًا عن الطن الواحد الصافى للسفن الفارغة، ومقدار هذه الزيادة ١٪.

(٣٧) أطلق عليه هذا الاسم تخليدًا لذكرى الشهيد شوقى خلاف، أحد شهداء منطقة القناة فى عدوان ١٩٥٦.

العاملين فى الهيئة بمدينة الإسماعيلية تخفيفًا لأزمة الإسكان فيها، وافتتاح مبنى الإرشاد الذى جمع شمل إدارات الهيئة المختلفة لتسهيل الاتصال بينها، بعد أن كانت متفرقة فى أماكن عديدة من المدينة، وأصبحت مبانيها المتداعية التى يرجع عهدها إلى تاريخ إنشاء القناة لا تليق بمكانة الهيئة، هذا فضلًا عن ضيقها الشديد وبعدها عن المجرى الملاحى.

ويعد مبنى الإرشاد، الذى يشرف على بحيرة التمساح، أعظم المبانى وأحدثها فى منطقة القناة، وشيد على مساحة ٣٥٠٠ متر مربع، ويحتوى على ٥٠٠ غرفة موزعة على ثلاثة عشر طابقًا يعلوها برج لإرشاد السفن، مزود بأحدث الأجهزة اللاسلكية لتيسير عملية الاتصال بالسفن العابرة وبمكاتب حركة الملاحة، وكذلك بأجهزة قوية للرصد يمكن بوساطتها مراقبة حركة الملاحة فى القناة، فى الأيام الجيدة الرؤية، إلى القنطرة شمالًا، والبحيرات المرة جنوبًا، ويعتبر هذا المبنى أعلى مبانى منطقة القناة؛ إذ يبلغ ارتفاعه ٥٧ مترًا، وتربو تكاليف إنشائه على ٦٠٠٠٠٠ جنيه، ويعتبر هذا المبنى رمزًا لهيئة قناة السويس.

٢٧ أكتوبر ١٩٦٦ - عبور السفينة «برجهافن»:

عبرت القناة ناقلة البترول النرويجية «برجهافن» وتبلغ حمولتها القصوى ١٥٣٥١١ طنًا، وطولها ٢٧٨,٩ مترًا وعرضها ٤٤,٢ مترًا، وهى أضخم سفينة عبرت القناة منذ إنشائها، وقد سمحت لها الهيئة

بعبورها بعد إجراء عدة تجارب، فى حوض القناة بمعمل الأبحاث بالإسماعيلية، على نموذج مصغر لها، كما قامت الهيئة كذلك بإجراء تجارب مماثلة على الناقلة أثناء عبورها، وقد جاءت نتائج الدراسات والتجارب المعملية مطابقة للنتائج على الطبيعة.

ومن السفن الضخمة التى عبرت القناة منذ التأميم ناقلات البترول التالية:

- الناقلة الأمريكية «مانهاتان» وحمولتها القصوى ١٠٦٥٠٠ طن، وعبرت القناة للمرة الأولى فى ١٣ مارس ١٩٦٢.
- الناقلة الإنجليزية «بريتش أدميرال» وحمولتها القصوى ١١١٢٧٤ طنا، وعبرتها فى ٨ مايو ١٩٦٦.
- الناقلة الإنجليزية «بريتش أرجوزى» وحمولتها القصوى ١١٢٧٨٦ طنا، وعبرتها فى ١٧ يولية ١٩٦٦.
- الناقلة السويدية «سى سبريت» وحمولتها القصوى ١١٩٤٠٠ طن، وعبرتها فى ٢٧ يولية ١٩٦٦.
- الناقلة السويدية «سى سبراى» وحمولتها القصوى ١١٦٢٥٠ طنا، وعبرتها فى ٢٦ نوفمبر ١٩٦٦.

وقد عبرت هذه السفن الضخمة الحديثة البناء القناة وهى فارغة بصاحبة قاطرة أو أكثر من قاطرات الهيئة، وأجريت عليها أثناء عبورها تجارب عديدة سواء من فوق ظهرها أو من ضفتى القناة.

وجدير بالذكر أن أضخم سفينة عبرت القناة قبل التأميم هى

ناقلة البترول الليبرية «سنكلير بترولور» وطولها ٢٤٠ مترًا، وعرضها ٣٢,٤٥ مترًا، وحمولتها ٥٥ ٠٠٠ طن، وعبرتها فى ١٤ مارس ١٩٥٦.

٢٢ فبراير ١٩٦٧ - بدء العمل فى المشروع العظيم لتطوير القناة:

افتتح المهندس مشهور أحمد مشهور، رئيس هيئة قناة السويس، العمل فى مشروع تطوير وتحسين القناة[٣٨]، ويهدف هذا المشروع، عند إتمام المرحلة الأولى منه التى بدئ العمل فيها فى هذا اليوم، إلى زيادة مساحة القطاع المائى للقناة من ١٨٠٠ إلى ٢٠٠ ٣ متر مربع، وزيادة الغاطس المسموح به للسفن العابرة من ٣٨ إلى ٥٣ قدما، للسماح لناقلات البترول حتى ١٥٠ ألف طن بعبور القناة كاملة الحمولة، والناقلات حتى ٣٧٠ ألف طن بعبورها فارغة، ومن المقرر الانتهاء من تنفيذ المرحلة الأولى فى ١٩٧٢.

ويرمى هذا المشروع الجبار فى مرحلته الثانية، المقرر إنهاؤها فى ١٩٧٥، إلى زيادة مساحة القطاع المائى للقناة إلى ٢٠٠ ٥ متر مربع فى المنطقة من بورسعيد إلى كم ٦١، و ٧٠٠ ٤ متر مربع من كم ٦١

(٣٨) غنى عن الذكر بأن عمليات التوسيع الضخمة تقسم إلى مراحل، يمكن الاستفادة من كل منها على حدة بمجرد الانتهاء منها، ويكون ذلك بزيادة الغاطس المسموح به للسفن العابرة تدريجيا، حتى الوصول إلى الغاطس المقرر فى المرحلة النهائية.

إلى السويس، والغاطس المسموح به للسفن العابرة من ٥٣ إلى ٦٨ قدما، للسماح لناقلات البترول حتى ٢٧٠ ألف طن بالعبور بكامل حمولتها، والأكبر بحمولات مخففة أو فارغة.

٥ يونية ١٩٦٧ - توقف الملاحة ليلا بسبب العدوان:

سارت الملاحة في القناة سيرها الطبيعي على الرغم من العدوان العسكري الإسرائيلي الذي تعرضت له البلاد في صباح هذا اليوم، واكتفت الهيئة بإيقاف حركة الملاحة في القناة ليلاً خشية وقوع حوادث تصادم بين السفن العابرة بسبب تقييد الإضاءة في المجرى المائي.

(ب) القناة إبان العدوان

٦ يونية ١٩٦٧ - توقف الملاحة في القناة:

أغارت الطائرات الإسرائيلية على منطقة القناة مما تسبب في إغراق بعض الوحدات البحرية العاملة أو الرابطة وقتئذ في قناة السويس، واحتجزت نتيجة لذلك ١٥ سفينة[٣٩] في مجراها الملاحي كانت متجهة من الجنوب (السويس) إلى الشمال (بورسعيد).

(٣٩) أربع سفن إنجليزية واثنتان من ألمانيا الغربية وبولندا، وواحدة من كل من أمريكا وبلغاريا والسويد والسعودية وفرنسا ويوغوسلافيا واليونان.

يونية ١٩٦٧ - رد فعل إغلاق القناة:

اضطرت السفن، إثر إغلاق قناة السويس، إلى الدوران حول رأس الرجاء الصالح، فرفعت دول غرب أوربا تباعاً أسعار البنزين والمنتجات البترولية لمواجهة الزيادة فى أجور الشحن[٤٠]، وقد كبد إغلاق القناة أصحاب السفن خسارة فادحة[٤١]، كما أثار صراعاً محموماً بين شركات البترول، وارتفاعًا جنونيًا فى أسعار تأجير الناقلات بسبب النقص فى عددها[٤٢]، هذا فضلاً عن كساد العمل فى موانئ حوضى البحر المتوسط والبحر الأحمر.

٢٧ يناير ١٩٦٨ - إخراج السفن المحتجزة فى القناة:

قامت الهيئة، بناء على طلب الدول صاحبة السفن المحتجزة فى القناة، بعمل الدراسات الفنية اللازمة لتمكين هذه السفن من مغادرتها بسلام، وأبلغت جمهورية مصر العربية، عند انتهاء هذه

(٤٠) أعلنت شركة بريتش بتروليوم بأنها تدفع فى طن البترول، عن طريق رأس الرجاء الصالح، أربعة أمثال أجر الشحن الذى كانت تدفعه قبل إغلاق قناة السويس.

(٤١) تقدر خسارة أصحاب السفن البريطانية بنحو ١٥٠ ألف جنيه إسترليني يوميًا.

(٤٢) يستلزم لتموين غرب أوربا بالبترول، عبر رأس الرجاء الصالح، ناقلات بترول تزيد حمولتها بمعدل ٢٥٪ عن الناقلات الحالية، لنقل كميات البترول التى كانت تنقل اليها، عبر القناة، قبل إغلاقها.

الدراسات، الممثل الخاص للسكرتير العام للأمم المتحدة عن قيام الهيئة بمسح قاع القناة تمهيدًا لإخراج السفن المحتجزة فيها، وأتمت الهيئة بنجاح، فى جو يسوده التوتر الشديد، عمليات الاستكشاف فى القطاع الجنوبى من القناة.

٣٠ يناير ١٩٦٨ - وقف العمل فى إخراج السفن المحتجزة:

فتحت القوات الإسرائيلية نيرانها على قاطرات الهيئة لمنعها من مواصلة عملها فى عملية مسح القطاع الشمالى للقناة، فردت المدفعية المصرية بضرب مركز على مواقعها وقررت جمهورية مصر العربية، إزاء هذا الاعتداء السافر، وقف العمل فى إخراج السفن المحتجزة حتى انتهاء أزمة الشرق الأوسط، وعودة الملاحة الطبيعية فى القناة.

وجدير بالذكر أنه كان من الضرورى، حتى فى حالة إمكان إخراج السفن المحتجزة من الجنوب، القيام بعملية مسح القطاع الشمالى من القناة ليتسنى إبحار الوحدات البحرية من أوناش وكراكات وقاطرات وغيرها من المعدات بأمان، من بورسعيد للمساهمة فى عملية إخراج السفن التى قدر لإنجازها شهران تقريباً.

١٩٦٧/ ١٩٧٣ - نشاط الهيئة بعد إغلاق قناة السويس:

لم توقف الهيئة، منذ إغلاق القناة نشاطها، بل استمرت فى تأدية رسالتها على أكمل وجه فى منطقة القناة، طوال فترة العدوان، فاستمر العاملون فيها فى القيام بواجبهم جنباً إلى جنب مع الجنود



صورة ناطقة بالدمار الذى حل بمدينة بورتوفيق، إثر العدوان، فى مساكنها وفى الوحدات العائمة فى ترسانتها البحرية.

على الجبهة للمحافظة على منشآت الهيئة ومعداتها وتشغيل محطات المياه وصيانة شبكاتها والعمل فى محاجر عتاقة والتعاون مع القوات المسلحة والهيئات الحكومية فى المنطقة.

أما فى خارج منطقة القناة[٤٣] فطورت الهيئة نشاطها بما يتلاءم وظروف العدوان فوضعت إمكانياتها وخبراتها فى شتى المجالات فى خدمة مصر والدول العربية والصديقة سواء فى تصميم وبناء وتعميق الموانئ، وبناء السفن والكراكات والقاطرات والأوناش، أو فى القيام بأعمال مدنية وتركيب المصانع والمشروعات الكهربائية والميكانيكية والإنشاءات البترولية بحرًا وبرًا، والبحوث والدراسات لحماية الشواطئ المصرية، هذا فضلاً عن الخدمات البحرية وتقديم الخبرات للدول العربية والأفريقية فى عمليات التطهير والإرشاد والقطر والإنقاذ، وإجراء دراسات مستمرة لمشروعات تطهير القناة لتنفيذها بعد إزالة آثار العدوان إلخ.. كما ضاعفت الشركات التابعة لها جهودها فى خدمة الاقتصاد القومى داخليًا وخارجيًا.

٦ أكتوبر ١٩٧٣ - عبور قناة السويس وتحرير جزء من سيناء:

بعد صمت طويل ومرير دام ست سنوات عزاه البعض الى عدم كفاءة القوات المصرية المسلحة وعدم قدرتها على مواجهة قوة العدو

(٤٣) نقلت الهيئة إدارتها وترسانتها وورشها، اعتبارًا من ١٩٦٨، من مدن القناة إلى القاهرة وضواحيها والإسكندرية إلخ.. وعادت جميعها فى أوائل ١٩٧٤ إلى مقارها الأصلية فى منطقة القناة، لإستئناف عملها الطبيعى.

الإسرائيلي الخارقة، وعزاه البعض الآخر إلى استحالة عبور قناة السويس واختراق استحكامات خط بارليف المنيعة التي تفوق في تحصيناتها خطي ماجينو وسيجفريد العالميين، تمكنت القوات المصرية الباسلة في ساعات معدودة وتضحيات طفيفة في الأرواح والمعدات من عبور قناة السويس واختراق خط بارليف وتدميره وتحرير جزء من سيناء ورفع العلم المصري عليها عاليًا خفاقًا، وأضاف نصر قواتنا المجيدة نصرًا جديدًا إلى الانتصارات الرائعة التي كانت منطقة القناة مسرحها وقناة السويس شاهدها.

١٦ أكتوبر ١٩٧٣ - خطاب الرئيس أنور السادات في مجلس الشعب:

ألقى السيد الرئيس أنور السادات خطابًا جامعًا أعلن فيه للعالم أجمع مشروع السلام المصري جاء فيه «... إننا على استعداد هذه الساعة بل هذه الدقيقة أن نبدأ فورًا في تطهير قناة السويس وفتحها أمام الملاحة العالمية لكي تعود إلى أداء دورها في رخاء العالم وازدهاره. ولقد أصدرت الأمر بالفعل إلى رئيس هيئة قناة السويس بالبدء في هذه العملية غداة إتمام تحرير الضفة الشرقية للقناة وقد بدأت بالفعل مقدمات الاستعداد لهذه المهمة».

وصرح السيد المهندس مشهور أحمد مشهور، رئيس هيئة قناة السويس لمندوبي الصحافة العالمية والمحلية ، عقب خطاب السيد رئيس الجمهورية، بأن الهيئة أعدت خطة تفصيلية كاملة بجميع

الخطوات اللازمة لتطهير القناة بحيث يتم إعادة فتحها للملاحة العالمية، بالغاطس الذى كان قبل العدوان فى غضون ستة شهور، وأن جميع الأجهزة الفنية والملاحية فى الهيئة تمضى فى استعداداتها الفعلية وأسرعت مقدمات هذه الأجهزة للعمل على ضفاف القناة، حسب الخطوات المرسومة بدقة وتوقيت، لتنفيذ تعليمات السيد رئيس الجمهورية.

وجدير بنا فى هذا المقام أن نشير بأن الإطماء وهو ترسيب الرمال فى قاع القناة، طوال مدة إغلاقها، لن يؤخر عملية إعادة الملاحة فيها إلى الوضع الطبيعى حيث أن سبب الترسيب المباشر هو حركة مرور السفن فى القناة، وليس أدل على ذلك من أن الإطماء فيها لم يزد على عشرين سنتيمتراً، طوال الحرب العالمية الثانية، التى كانت فيها حركة الملاحة فى القناة معدومة تقريبًا لاقتصارها على السفن الحربية دون سواها، كما أثبت المسح الذى قامت به الهيئة فى القطاع الجنوبى من القناة فى يناير ١٩٦٨ أنه لا يوجد إطماء بصفة كلية فى قاعها على الرغم من مرور ثمانية شهور على توقف الملاحة فيها.

٣١ أكتوبر ١٩٧٣ – حديث الرئيس أنور السادات إلى ممثلى الصحافة العالمية:

اختتم السيد الرئيس حديثه إلى ممثلى الصحافة العالمية الذى شرح فيه أبعاد الموقف العسكرى والسياسى واحتمالاته المقبلة بقوله «.. فنحن نريد السلام فعلاً.. وليحترم قرار مجلس الأمن فى ٢٢

أكتوبر وينفذ تمامًا ونحن على استعداد لتنفيذ كل التزاماتنا.. ونبدأ فى الحال فى تطهير قناة السويس وإعدادها للملاحة حتى تسهل على إخواننا فى غرب أوربا، وفى كل مكان حياتهم ونفتح للتجارة العالمية وللرخاء العالمى طريقه..»».

فبراير ١٩٧٤ - خسائر القناة:

تقدر، حسب الحصر المبدئى، الخسائر التى تكبدتها هيئة القناة نتيجة توقف الملاحة فى القناة منذ ٦ يونية ١٩٦٧، وإصابة أو تدمير منشآتها وورشها ومعداتها البحرية إلخ.. بحوالى ١٥٠٠ مليون جنيه بيانها كالآتى:

١١٠٠ مليون جنيه - خسائر غير مباشرة تمثل رسوم مرور السفن فى القناة منذ ١٩٦٧.

٢٥٠ مليون جنيه - خسائر مباشرة تمثل قيمة معدات ومهمات الهيئة ووحداتها البحرية وورشها وشبكة اتصالاتها ومبانيها ومحطات وشبكات المياه فى مدن القناة إلخ. التى تعرضت للتدمير المباشر نتيجة للعدوان، وكذلك تكاليف إعادة القناة إلى الحالة التى كانت عليها قبله.

١٥٠ مليون جنيه - خسائر غير مباشرة تمثل قيمة تعطل أجهزة القناة الفنية عن العمل طوال توقف الملاحة، وكذلك النفقات التى اضطرت الهيئة الى تحملها نتيجة نقل

ورشها ومعداتها ومكاتبها إلخ.. من منطقة القناة إلى مناطق أخرى.

أما خسائر قطاع البترول فتقدر بأكثر من ١٢٠٠ مليون جنيه، وتمثل الخسائر فى الأصول الثابتة والمنقولة، وقيمة إنتاج حقول بترول سيناء الذى حرمت منه الدولة منذ العدوان إلخ..

هذه خسائر القناة بالنسبة لمصر، أما بالنسبة للعالم فقد أعلنت الأمم المتحدة فى تقاريرها السنوية أن إغلاق قناة السويس يكبد العالم سنويًّا خسارة قدرها ١٧٠٠ مليون دولار.

فبراير/ديسمبر ١٩٧٤ - تطهير القناة وتعمير مدنها:

جندت الهيئة، منذ اللحظة الأولى التى أمر فيها السيد رئيس الجمهورية ببدء تطهير القناة وتعمير مدنها، كل إمكانياتها البشرية وأجهزتها ومعداتها الضخمة للقيام بالأعباء الجسيمة الملقاة على عاتقها من إعادة القناة ومنشآتها إلى ما كانت عليه قبل العدوان، وإعادة بناء مستعمراتها السكنية ومحطات المياه وشبكاتها إلخ.. التى دمرتها الغارات الإسرائيلية الانتقامية الوحشية وآلاف أطنان القنابل التى سقطت عليها تدميرًا كاملاً، وأحالت المدن الزاهرة التى اشتهرت بمناظرها السياحية الجذابة وحسن تنسيقها وجمال مبانيها إلى دمار كامل أضاع معالمها، وأوجب إعادة تخطيطها لبث الحياة فيها من جديد.

وأوفدت القوات البحرية الأمريكية والإنجليزية والفرنسية والسوفيتية، مساهمة منها فى تطهير القناة، خبراء من وحداتها المتخصصة فى المتفجرات والإنقاذ البحرى للاشتراك مع القوات البحرية المصرية ومهندسى وفنيى هيئة قناة السويس فى عملية مسح شامل للقناة بكامل طولها وخليج السويس، بأحدث الأجهزة الإلكترونية، لاكتشاف الألغام والمتفجرات واستغرقت هذه العمليات الدقيقة للغاية ثمانية شهور نظرًا لكثرة الألغام التى بثت والقنابل التى سقطت، دون تفجير، فى قاع القناة وعلى جانبيها.

وبعد جهود مضنية وعمل متواصل، لا هوادة فيه، تمكنت الهيئة من رفع العوائق الكبيرة الغارقة فى المجرى الملاحى للقناة ثم العوائق الصغيرة، وقامت بعدها بإجراء عملية مراجعة جديدة شاملة للتأكد من خلو القناة تمامًا من الألغام والمتفجرات. وواصلت الهيئة جهودها، بأقصى التضحيات، حتى تهيأ القناة فى أقرب وقت للملاحة العالمية الآمنة لما فيه خير العالم ورفاهيته.

ديسمبر ١٩٧٤ - توقيع عقد توسيع القناة:

وقع السيد المهندس مشهور أحمد مشهور، رئيس هيئة قناة السويس، عقد توسيع وتعميق القناة (مرحلة أولى)[٤٤]، للسماح لناقلات البترول العملاقة حتى حمولة ١٥٠٠٠٠ طن بعبورها كاملة

---

(٤٤) انظر تفاصيل المشروع فى آخر هذا الباب.

الحمولة، والناقلات حتى ٣٧٠٠٠٠ طن بعبورها فارغة.

وسيتطلب تنفيذ المشروع إزالة مخلفات خط بارليف، باستثناء بعض المواقع الحصينة التى ستترك على ما هى عليه، وكذلك إزالة التلال الرملية التى أقامها العدو على الضفة الشرقية للقناة، بكامل طولها، بارتفاع يتراوح بين ١٨ و ٢٠ مترًا، وطمست شمعات رباط السفن على هذا الجانب من القناة.

واختيرت شركة يابانية كبرى لتنفيذ الجزء الأعظم من الأعمال، وذلك بعد الاتصالات الواسعة التى قام بها السيد رئيس الهيئة مع مختلف الدول والشركات العالمية التى عرضت الاشتراك فى مشروعات تطوير القناة، وبعد الدراسة الدقيقة للعروض التى تقدمت بها، لاختيار ما تراه الهيئة أفضل وأنسب لها.

١٣ يناير ١٩٧٥ - إعادة مسح قاع القناة:

أعادت الهيئة، للمرة الرابعة، مسح قاع القناة للتأكد من نظافتها تمامًا ومن خلو المجرى الملاحى من أى جسم مهما كان صغيرًا.

وجدير بالذكر أنه انتشل من قاع القناة، من جراء أطول وأشرس حرب دارت رحاها على ضفتيها خلال تاريخها الطويل، قرابة ٤٢ ألف لغم بحرى وقنبلة ودانة وصاروخ وأجسام مختلفة الأحجام، وعشرات الأطنان من الذخيرة، كما انتشل من على ضفتيها وإلى مسافة ٢٥٠ مترًا منها ما يقرب من ٧٠٠ ألف لغم مضاد

للدبابات والأفراد، أما العوائق التى رفعت فيبلغ عدد الكبير منها[٤٥] عشرة، والمتوسط ١٢٠، والصغير ٥٠٠، وأكبر هذه العوائق على الإطلاق جسر الدفرسوار[٤٦] وهو سد خرسانى أقامته القوات الإسرائيلية فى عرض القناة عند المدخل الشمالى للبحيرات المرة الكبرى، وكانت تقديرات الخبراء، قبل عمليات التطهير أن عدد العوائق لا يتجاوز المائة.

وقد صرح السيد المهندس مشهور أحمد مشهور، رئيس هيئة قناة السويس، بأنه من الضرورى التأكد تمامًا من عدم وجود لغم واحد أو قنبلة تائهة أو عائق صغير فى القناة قبل بدء تجارب مرور السفن فيها، وأن الهيئة تقوم بإصلاح وبناء كافة منشآت القناة وتجديد المعدات والأجهزة التى دمرت حتى تكون القناة مجهزة لاستقبال السفن حال صدور قرار بإعادة فتحها أمام الملاحة العالمية.

---

(٤٥) لا يتضمن هذا العدد انتشال المعدات العسكرية من حطام سيارات ودبابات وطائرات وزوارق إلخ.. التى غرقت فى القناة إبان العدوان.

(٤٦) تطلبت عملية إزالة جسر الدفرسوار رفع ١٢٤٠٠ قطعة من الأحجار الصخرية والكتل الخرسانية يتراوح وزن الواحدة منها من ٤ إلى ١٠ أطنان، و ١٢٠ ألف متر مكعب من الرمال و ٢٦ صندلا يتراوح وزن الواحد من ٦٠ إلى ٧٥ طنًا. وطرحت عملية إزالته فى مناقصة عالمية كان أقل عطاء لها مبلغ ٨٠٠ ألف جنيه أمكن اختصاره بالجهد المصرى الخالص إلى أقل من الربع، مع إزالته فى فترة ٨٠ يومًا بدلا من سنة، وقد أقامت هيئة القناة بمخلفات الجسر هرمًا صغيرًا بالقرب من موقعه، تخليدًا لذكرى إزالته.

٢٩ مارس ١٩٧٥ – إعلان السيد رئيس الجمهورية، إعادة فتح القناة، فى خطاب تاريخى:

حدد الرئيس أنور السادات، فى خطابه التاريخى فى مجلس الشعب، استراتيجية العمل المصرى وخطة تحركه فى المرحلة المقبلة، بعد إخفاق الدكتور هنرى كسينجر، وزير الخارجية الأمريكية، فى محاولاته لتحقيق الانسحاب الاسرائيلى من الأراضى العربية المحتلة، وأعلن السيد الرئيس إعادة فتح قناة السويس فى الموعد الذى سبق أن حددته مصر وهو ٥ يونيو ١٩٧٥ لخير شعبها ولخير العالم، وجاء فى خطاب سيادته: «... إننى لا أريد لشعوب العالم التى تهتم بالقناة معبرًا لتجارتها أن تتصور بأن شعب مصر يريد عقابها لذنبٍ لم تقترفه، إنهم جميعًا أيدونا ونحن نريد قناتنا كما يريدونها طريقًا لازدهارنا، سوف نفتح قناة السويس ونحن قادرون على حمايتها نفس قدرتنا على حماية مدن القناة التى قمنا ونقوم بتعميرها، فلقد مضى ذلك العهد الذى كانت فيه المسافات حائلاً دون العدوان، فالأمن الآن يرتكز على مقدرة الردع ونحن نملك من قوة الردع ما يجعل عدونا يفكر مرتين وثلاث مرات قبل أن يرتكب أية حماقة، ولكى لا يكون لأحد عذر فإننى أعلن أن أى مساس بوقع واحد من مدن القناة وأى تعرض لنقطة واحدة على قناة السويس نفسها سوف يواجه بردع كاف حيث يكون الردع أكثر إيلامًا وأشد وجعًا..».

وصرحت المصادر المسئولة، عقب خطاب السيد رئيس الجمهورية، بأن فتح قناة السويس، تنفيذاً لقرار سيادته سيتم وفقاً للقواعد القانونية الدولية طبقاً لاتفاقية القسطنطينية سنة ١٨٨٨، وأن سفن إسرائيل ستظل محرومة مما تتمتع به سفن العالم حتى تتم تسوية نهائية لأزمة الشرق الأوسط[٤٧].

إبريل / مايو ١٩٧٥ - إعداد القناة للملاحة:

أصبحت القناة من شمالها إلى جنوبها، منذ إعلان قرار فتحها، كخلية نحل يعمل الكل فيها بدأب ونشاط، ويواصل ساعات النهار بساعات الليل فى سبيل فتحها فى التاريخ المحدد، وعبور السفن فيها بأمان وسلام.

ولجأت هيئة قناة السويس، زيادة منها فى الاطمئنان إلى خلو القناة تمامًا من العوائق والمتفجرات والألغام، إلى طريقة تقليدية عمرها عشرات السنين يطلق عليها «البسللة»، وتتلخص فى مسح قاع القناة بجنزير ثقيل، يتدلى بعرضها، بين لنشين يسيران بمحاذاة ضفتيها، وتعطى عوامة تغوص فى العمق إشارة تلقائية إذا ما ارتطم

---

(٤٧) أحكام المادتين ٩ و ١٠ من اتفاقية القسطنطينية تخول الحكومة المصرية اتخاذ تدابير خاصة للدفاع عن مصر ونظامها العام، ولحماية القناة ذاتها، شريطة ألا يترتب على هذه التدابير، فى جميع الأحوال، تعطيل الملاحة فى القناة (مجلة السياسة الدولية عدد أبريل ١٩٧٥).

الجنزير بأى جسم، فتحدد الضفادع البشرية موقعه، ويتم رفعه بونش، كما اشتركت بعض كاسحات ألغام الدول التى ساهمت فى التطهير فى عمليات الكشف النهائية على قاع القناة وخليج السويس، هذا فى الوقت الذى تتعاون فيه إدارات الهيئة المختلفة، كل منها حسب اختصاصها، سواء بتجهيز علامات الإرشاد فى القناة من شمندورات مضيئة وغير مضيئة لتحديد المجرى الملاحى واتجاه التيار، وإعداد مراكز الإشارات لمراقبة المجرى الملاحى وتحركات السفن فيه، وإعادة بناء التكسيات لحماية ضفاف القناة، أو إصلاح طريق الهيئة المحاذى للقناة لتسهيل الانتقال بين أجزائها، والتأكد من سلامة الاتصالات السلكية واللاسلكية على طول مجراها من بورتوفيق حتى بورسعيد، بإجراء تجارب لعبور قوافل وهمية لسفن عبرت القناة فعلا ليلا ونهارًا فى أيام معينة قبل إغلاقها، ثم عمل الترتيبات اللازمة لإخراج الخمس عشرة سفينة المحتجزة فى القناة قبل استئناف الملاحة فيها فى التاريخ المحدد.

وستعلن، قبل فتح القناة، قيمة رسوم المرور التى ستطبق على السفن العابرة وقد اشتركت فى إعداد هذه الرسوم، بعد دراسات دقيقة بيوت خبرة نرويجية وإنجليزية وفرنسية ويابانية، بالإضافة إلى خبراء مصريين فى الاقتصاد والبترول.

٧ مايو ١٩٧٥ - إخراج السفن المحتجزة من القناة:

تم إخراج السفن المحتجزة فى البحيرات المرة وبحيرة التمساح

من القناة، على دفعات، فى الفترة من ٧ إلى ٣٠ مايو، بعد تطهيرها بصفة كلية من العوائق والمفرقعات.

وأبحرت ثلاث سفن فقط بواسطة محركاتها، واثنتى عشرة سفينة مقطورة من الأمام ومن الخلف بقاطرات الهيئة إلى البحر الأبيض المتوسط، بعد أن ظلت طوال ثمان سنوات، بدون حراك فى مياه القناة، وكانت هذه السفن تمثل آخر العقبات، وأصبحت القناة، بعد إخراجها، معدة للافتتاح.

(جـ) القناة بعد العدوان

الافتتاح الثانى لقناة السويس

٥ يونية ١٩٧٥ - فتح القناة للملاحة العالمية:

ظل العالم سنوات طويلة يترقب ، على أحر من الجمر، اليوم الذى ستدب فيه الحياة من جديد فى أوصال هذا الشريان الحيوى للملاحة العالمية، وأخيرًا جاء هذا اليوم الخالد بعد طول انتظار، واتسم حفل عودة الملاحة، على عظمته، بالبساطة وعدم البذخ، بالمقارنة إلى حفل افتتاح القناة فى ١٨٦٩.

ويعد حفل افتتاحها، بمناسبة عودة الملاحة فيها، بمثابة الافتتاح الثانى لقناة السويس.

وقد شرف هذا الاحتفال السيد محمد أنور السادات، رئيس الجمهورية، وصاحب قرار إعادة فتح القناة لما فيه خير مصر ورخاء ورفاهية العالم، وحضر الاحتفال وفود من جميع الدول العربية والأجنبية ووزراء الدفاع العرب، ومراسلو وكالات الأنباء والصحافة والإذاعة والتليفزيون في العالم، وكان ضيف الشرف الأمير على رضا بهلوى، ولى عهد إيران السابق.

وأعلن السيد الرئيس إعادة فتح القناة للملاحة العالمية، وجاء في خطاب سيادته «.. إن ابن هذه الأرض الطيبة الذى شق القناة بعرقه ودموعه، همزة للوصل بين القارات والحضارات، وعبرها بأرواح شهدائه الأبرار لينشر السلام والأمان على ضفافها، يعيد فتحها اليوم للملاحة من جديد، رافدًا للسلام وشريانا للازدهار والتعاون بين البشر».

وسلم القائد العام للقوات المسلحة إلى السيد المهندس مشهور أحمد مشهور، رئيس هيئة قناة السويس، بمجرد إعلان فتح القناة، وثيقة[٤٨] تسليمها من الإدارة العسكرية إلى الإدارة المدنية، مصدقا عليها من السيد رئيس الجمهورية، وبعد ذلك صعد سيادته على ظهر

---

(٤٨) جاء في المادة الأولى من الوثيقة بتسليم القناة إلى هيئة قناة السويس لإدارتها اعتبارًا من الساعة الحادية عشرة من صباح يوم ٥ يونية ١٩٧٥، وفى المادة الثانية منها باستمرار القوات المسلحة في حماية مدن القناة وتأمين الملاحة فيها ضد أى اعتداء.



مظاهرة بحرية، احتفالاً بعودة الملاحة فى القناة، أمام مبنى الإرشاد، مجمع إدارات الهيئة، الذى يشرف على بحيرة التمساح

المدمرة، «٦ أكتوبر» ليبدأ بها أول رحلة، عبر قناة السويس، فى قافلة تبدأ بكاسحتى ألغام، ثم المدمرة «٦ أكتوبر» فاليخت «الحرية»، وسفينة القيادة بالأسطول السادس «ليتل روك» والسفينتين المصريتين «سوريا» و «عايدة»، ثم لنشين عسكريين والقاطرة «مارد» وفى نهاية القافلة، ثلاث سفن حربية والسفينة القطرية «غزال».

وعند وصول القافلة إلى الإسماعيلية، توجه السيد الرئيس إلى مبنى الإرشاد لإزاحة الستار عن اللوحة التذكارية بمدخل المبنى.

٦ يونية ١٩٧٥ - عبور أول قافلة فى القناة:

توجه الرئيس أنور السادات، فى اليوم التالى، لحضور احتفالات مدينة السويس بعودة الملاحة، وأصدر أمره بعبور قافلة الجنوب، وكانت أول قافلة تجارية تعبر القناة، بعد عودة الملاحة فيها.

١٥ أكتوبر ١٩٧٦ - تطور حركة الملاحة فى القناة:

قررت الهيئة، عند استئناف الملاحة، توخيًّا لمزيد من الحرص والأمان، عبور قافلة واحدة يوميًّا، نهارًا، من الشمال والجنوب على التوالى، بغاطس ٣٣ قدمًا، واعتبارًا من ٣١ يولية ١٩٧٥ عبرت القناة قافلتان يوميًّا، إحداهما من الشمال والثانية من الجنوب نهارًا وليلاً، وفى الوقت نفسه أخذ الغاطس فى الزيادة بالتدريج حتى بلغ ٣٨ قدمًا فى ٢٨ أغسطس ١٩٧٥، وهو نفس الغاطس المسموح به

قبل العدوان، وعادت الملاحة فى ١٥ أكتوبر ١٩٧٦ إلى ما كانت عليه تمامًا، قبل إغلاق القناة، بعبور قافلتين من الشمال وواحدة من الجنوب.

وقد ارتفع المتوسط اليومى لعدد السفن العابرة فى القناة تدريجيًا حتى بلغ ٤٩,١ سفينة فى أكتوبر ١٩٧٦، بعد أن كان ١١,٣ سفينة فى يونية ١٩٧٥، عند استئناف الملاحة، و٣٥ فى ديسمبر ١٩٧٥ و٤٤,٨ فى يونية ١٩٧٦.

وأعلنت هيئة اللويدز العالمية فى سبتمبر ١٩٧٥، إلغاء رسوم أخطار الحرب الإضافية، التى فرضتها عند عودة الملاحة، على الشحنات العابرة فى القناة بعد أن تحققت تمامًا من سلامة العبور فيها.

١٩ مارس ١٩٨٠ - تفريعة بور سعيد:

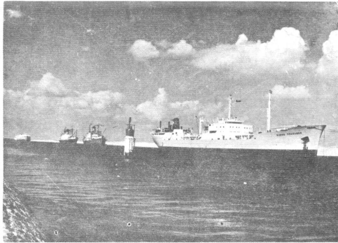
افتتحت هذه التفريعة فى ١٩ مارس ١٩٨٠، وهى بطول إجمالى ٣٦,٥ كم (١٥,٥ من كم ١٧ حتى شاطئ البحر المتوسط و٢١ كم من الشاطئ حتى هكتومتر ١٩٠)، وعمقها يتراوح ما بين ١٩,٥٠ و٢٠ مترًا، وقطاعها المائى فى المنطقة الكائنة فى البر ٣٦٠٠ م٢ وفى البحر ٣٦٠٠/١٢٠٠٠م٢ وتهدف إلى زيادة طاقة القناة التصريفية بزيادة عدد السفن العابرة فيها، وتسهيل دخول وخروج السفن والناقلات العملاقة إلى ومن القناة مباشرة، دون اجتياز ميناء بور سعيد، لعدم إعاقة حركة الملاحة فيه.

وأنشئت قناة خدمة تربط بين التفريعة والقناة الحالية بطول ٣ كم، وعرض ١٠٠ متر، وعمق ٧ أمتار، لخدمة لنشات وقاطرات الهيئة إلخ.. لسرعة تلبية وتسهيل خدمات السفن العابرة، والقيام بها على أكمل وجه.

مايو ١٩٨٠ - توصيل مياه النيل، عبر القناة، إلى سيناء:

تطلبت عملية توسيع وتعميق القناة إزالة ست مواسير ضخمة، وضعتها الهيئة فى ١٥ ديسمبر ١٩٦٥ على عمق ٢١ مترًا من سطح مياه القناة، بين كم ٩٢,٧٥٠ وكم ٩٢,٨٥٠ من المجرى الملاحى فى منطقة الدفرسوار، جنوبى الإسماعيلية، بناء على طلب هيئة تعمير الصحارى لتوصيل مياه النيل إلى شبه جزيرة سيناء، وبلغ إجمالى طول هذه السيفونات ١٣٥٠ مترًا، وقطر كل منها ١,٥٠ متر.

وقد أتمت الهيئة فى مايو ١٩٨٠ تعويم وإنزال ست مواسير مماثلة على مقربة من المواسير القديمة قطر كل منها متران، على عمق ٢٧,٥ مترًا تحت سطح مياه القناة، حتى لا تحول دون تعميقها وتسمح هذه السيفونات بمرور أكثر من مليونى متر مكعب من مياه النيل خلالها إلى سيناء يوميًا، لرى واستصلاح ٣٠ ألف فدان ستزاد مستقبلًا حتى تصل ٩٠ ألف فدان، وفقًا للاستفادة من مياه السد العالى فى زيادة رقعة الأراضى الزراعية.



قافلة من السفن قادمة من بورسعيد رابضة فى الفرع الغربى من تفريعة البلاح، ريثما تدخل آخر سفينة قادمة من السويس فى الفرع الشرقى منها

٢٦ أغسطس ١٩٨٠ - عبور السفينة «المائة ألف» بعد عودة الملاحة:

قامت الهيئة، بعد عودة الملاحة، بتكريم السفن «الألفية» عند عبورها القناة، وذلك بتقديم هدايا رمزية لقبطان السفينة وضباطها وطاقمها، فى حفل تقيمه على ظهر السفينة، وقد احتفلت الهيئة فى هذا اليوم بعبور السفينة «المائة ألف» بعد عودة الملاحة فى القناة، وهى الحاوية الإنجليزية «طوكيو باى» وحمولتها ٦٠ ألف طن.

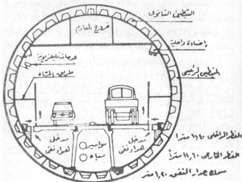
وجدير بالذكر أن الهيئة احتفلت فى ٨ أكتوبر ١٩٦٢، للمرة الأولى بتكريم السفينة «المائة ألف» التى عبرت القناة بعد تأميمها وأن النجاح العظيم الذى حققه هذا التكريم محليًا وعالميًا، كان أكبر حافز للهيئة على الاستمرار فى الاحتفال بهذه المناسبات.

٢٥ أكتوبر ١٩٨٠ - نفق الشهيد أحمد حمدى:

افتتح الرئيس محمد أنور السادات، بمناسبة أعياد أكتوبر، نفق الشهيد أحمد حمدى وهو أول نفق يمر تحت قناة السويس عند الشلوفة، على بعد ١٧ كم شمال مدينة السويس، ويصل هذا النفق وادى النيل بسيناء لأول مرة فى التاريخ، بطريق برى تحت الماء، ويبلغ قطره الخارجى ١١,٦٠ مترًا والداخلى ١٠,٤٠ مترًا وطوله بمدخليه ٥٩١٢ مترًا منها ٢٢٨٨ مترًا طريق عند مدخله الغربى و١٩٨٤ مترًا عند مدخله الشرقى فى سيناء، و١٦٤٠ مترًا تحت القناة

على شكل قوس، وسطحه العلوى الخارجى على عمق ٣٧ مترًا من سطح الماء، وهو أقصى عمق ستصل إليه مشروعات تعميق القناة فى المستقبل، ويسمح النفق بمرور ٢٠٠٠ سيارة بارتفاع إجمالى ٥,٠٥ أمتار فى الاتجاهين فى الساعة فى طريق عرضه ٧,٥٠ مترًا، أقيم على جانبيه طريق للمشاة والصيانة على ارتفاع ١,٤٠ مترًا عن طريق السيارات.

واستغرق تنفيذ النفق ١٦ شهرًا من العمل المتواصل، وتطلب إزالة ٢,٥ مليون متر مكعب من الرمال، وبلغت تكاليفه ١٠٥ ملايين



حنيه. ويُعد أعظم إنجاز هندسي مصرى بعد السد العالى، ونقلت تبعيته إدارته إلى هيئة القناة فى ٩ يناير ١٩٨٥.

(د) القناة بعد التطوير

الافتتاح الثالث لقناة السويس

١٦ ديسمبر ١٩٨٠ - الافتتاح الثالث لقناة السويس:

قام الرئيس محمد أنور السادات بافتتاح المرحلة الأولى من تطوير القناة، التى بدئ تنفيذها فى أول نوفمبر ١٩٧٥، وخلقت منها قناة جديدة فى حجمها وفى معداتها، وأطلق على افتتاحها «الافتتاح الثالث للقناة» لأهمية وضخامة العمل الذى تم انجازه.

وقد تكلف هذا المشروع العظيم ١٢٨٧,٥ مليون دولار، ومن نتائجه زيادة الغاطس المسموح به للسفن العابرة من ٣٨ قدمًا إلى ٥٣ قدمًا، والقطاع المائى من ١٨٠٠ إلى ٣٦٠٠ متر مربع، للسماح بعبور الناقلات العملاقة حتى ١٥٠ ألف طن كاملة الحمولة، وحتى ٣٧٠ ألف طن فارغة، كما هو مبين بالتفصيل فى «مشروعات تطوير وتحسين القناة» فى آخر هذا الباب.

٢٦ يولية ١٩٨١ - مرور ٢٥ عامًا على تأميم القناة:

احتلفت الهيئة باليوبيل الفضى لتأميم الرئيس جمال عبد الناصر للشركة العالمية لقناة السويس البحرية، وإعادتها إلى أصحابها الشرعيين، بعد استغلالها طوال ٨٧ عامًا، وقبل انتهاء مدة الامتياز الممنوح لها، باثنتى عشرة سنة.

وقد تم تطوير وتحسين القناة، بعد تأميمها، تطويرًا وتحسينًا عظيمين، إذ ارتفع الغاطس المسموح به للسفن العابرة من ٣٥إلى٥٣ قدمًا، وقطاعها المائى من ١٢٥٠ إلى ٣٦٠٠ متر مربع، وحمولة السفن العابرة من ٣٠ ألف طن إلى ١٥٠ ألف طن كاملة الحمولة وإيراداتها من ٣٢ مليون جنيه إلى ٨٤٠ مليون جنيه سنويًا.

أول أكتوبر ١٩٨١ - المراقبة الإلكترونية للملاحة فى القناة:

بدأ، فى هذا اليوم، التشغيل الكامل لنظام المراقبة الإلكترونية للملاحة فى القناة، ويهدف إلى زيادة درجة أمان السفن العابرة، ورفع معدلات العبور لمواجهة أعدادها المتزايدة، وذلك بتجميع بيانات دقيقة وشاملة عن مواقع السفن وسرعتها إلخ.. فى مراكز متابعة الحركة، تسهيلًا فى سرعة إتخاذ القرارات بمساعدة أجهزة حاسبة إلكترونية، وربط مراكز متابعة الحركة بالسفن العابرة، عن طريق شبكات لاسلكية ذات كفاءة عالية.

وتشمل شبكة التحكم الإلكترونى ثلاث محطات رادار، واحدة فى كل من المدخلين الشمالى والجنوبى للقناة، وواحدة فى فنارة بالبحيرات المرة، وتغطى هذه المحطات القناة بكامل طولها وحتى عمق ٣٥ كم فى البحر المتوسط وخليج السويس، وتقوم بنقل صورة رادارية إلى مركزى المتابعة فى بورسعيد وبورتوفيق، والمركز الرئيسى بالإسماعيلية حيث يتم تحويلها إلى صورة تليفزيونية ملونة، بواسطة أجهزة خاصة تبين تحرك السفينة فى المجرى الملاحى.

وتقوم شبكة من الأجهزة الحاسبة الإلكترونية بحساب مواقع وسرعة السفن العابرة وإصدار إنذارات وتحذيرات مبكرة عند زيادة السفينة للسرعة المسموح لها بها، أو خروجها عن المسار المحدد لها، وتحتفظ الحاسبات بملف مركزى، سعته ٢٠ ألف سفينة، يحوى بيانات مفصلة عن كل سفينة عابرة وعن مرشدى القناة بسعة ٥٠٠ مرشد، كما تقوم بإعداد قوائم القوافل العابرة وإصدار النشرات الإحصائية إلخ..

وتقوم شبكة الإتصال اللاسلكى بالإتصال بين السفن العابرة ومراكز الحركة، وكذلك بين الكراكات ومركزها الرئيسى فى الإسماعيلية، وتوجد شبكات مماثلة للقاطرات ومكاتب القياس والتوكيلات الملاحية وبين سيارات الهيئة وشبكة تليفوناتها.

أول يناير ١٩٨٤ - تعيين المهندس محمد عزت عادل رئيسًا للهيئة:

صدر القرار الجمهورى رقم ٥٥٤ لسنة ١٩٨٣ بتعيين السيد المهندس محمد عزت عادل رئيسًا وعضوًا منتدبًا لمجلس إدارة الهيئة بدرجة وزير، اعتبارًا من أول يناير ١٩٨٤، خلفًا للسيد المهندس مشهور أحمد مشهور الذى نص القرار رقم ٥٥٥ لسنة ١٩٨٣ باعتباره رئيسًا شرفيًّا للهيئة.

ويُعد المهندس عزت عادل الرئيس الرابع للهيئة، فرئيسها الأول هو الدكتور محمد حلمى بهجت بدوى الذى عين من تاريخ التأميم إلى ٩ يولية ١٩٥٧، ورئيسها الثانى المهندس محمود يونس، من ١٠ يولية ١٩٥٧ إلى أول أكتوبر ١٩٦٥، حيث عين نائبًا لرئيس الوزراء للنقل والمواصلات، ورئيسها الثالث المهندس مشهور أحمد مشهور الذى عين فى ١٤ أكتوبر ١٩٦٥ وظل رئيسًا للهيئة حتى ٣١ ديسمبر ١٩٨٣.

١٤ أغسطس ١٩٨٤ - تطهير البحر الأحمر وخليج السويس من المواد المتفجرة:

بدأت القوات البحرية الأمريكية والفرنسية والإنجليزية بالاشتراك مع القوات البحرية المصرية، بعبور قناة السويس من

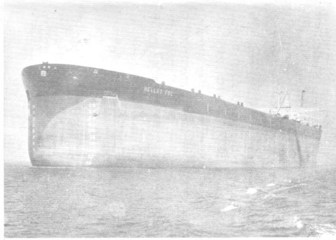
بورسعيد إلى السويس متجهة إلى خليج السويس والبحر الأحمر لإزالة وصيد الألغام، إثر الانفجارات التى حدثت اعتبارًا من ٢٧ يولية ١٩٨٤، فى خليج السويس والبحر الأحمر.

وقد استعرض السيد محمد حسنى مبارك رئيس الجمهورية الوضع فى قناة السويس فى الاجتماع الذى عقده فى قصر العروبة بالسيد المهندس محمد عزت عادل رئيس هيئة قناة السويس، وذلك للتأكد شخصيًا من خلو القناة ومداخلها ومخارجها وتفريعاتها من أية أجسام متفجرة، حرصًا على سلامة المجرى الملاحى أمام سفن العالم، وعبور قوافل السفن بانتظام وأمان.

٢٦ مايو ١٩٨٦ - عبور ناقلة بترول فوق العملاقة القناة:

عبرت قناة السويس، بنجاح تام، ناقلة البترول فوق العملاقة «هيلاس فوس»، وهى يونانية الجنسية، يبلغ طولها ٤٠٧ مترًا وعرضها ٦٣ مترًا وعمقها ٣٧ مترًا وقوة محركاتها ٦٤ ألف حصان، وحمولتها القصوى ٥٥٤٩٧٤ طنًا، وبلغت رسوم عبورها ٣٤٠ ألف دولار، وتعد هذه الناقلة أضخم سفينة عبرت القناة منذ افتتاحها فى ١٧ نوفمبر ١٨٦٩.

وقد أشرف المهندس عزت عادل، رئيس الهيئة بنفسه على عملية عبورها، منذ وصولها إلى بورسعيد حتى خروجها من السويس، بمعاونة عدد كبير من المرشدين والمهندسين والفنيين الذين قاموا



ناقلة البترول «هيلاس فوس» أكبر ناقلة فى العالم من حيث الطول والعرض، وتعد أضخم سفينة عبرت قناة السويس منذ إنشائها

بأخذ قياسات على تحركها عرضيًا وغوصها فى القناة، والذبذبة الناجمة عن عوامل تغيير السرعة، وكذلك العوامل الهيدروليكية الناتجة عن عبور هذه الناقلة العملاقة فى القناة مثل ارتفاع الأمواج، وانخفاض منسوب المياه، وسرعة التيار العكسى إلخ.. للوقوف على مدى تأثير عبورها على القناة ومنشآتها.

أول يناير ١٩٨٧ - رسوم العبور فى القناة

أعلنت الهيئة زيادة رسوم العبور فى القناة اعتبارًا من أول يناير ١٩٨٧، وإن هذه الزيادة تأتى نتيجة طبيعية للارتفاع العالمى فى الأسعار وارتفاع أسعار المعدات والخامات التى تستوردها الهيئة ومشروعات التحسين التى تقوم بها، لخدمة الملاحة العالمية وتطويرها لما فيه صالح السفن العابرة، هذا فضلاً عن أن هذه الزيادة لم تخل بميزة القناة كأرخص وأقصر طريق ملاحى يربط الغرب بالشرق، ويحول دون دوران السفن حول القارة الأفريقية، عبر رأس الرجاء الصالح.

ويؤخذ فى الإعتبار عند تقدير رسوم العبور التطور فى الأجور وإيجار الناقلات والحاويات، وبدائل قناة السويس، والعوامل المؤثرة فى أسواق النقل البحرى العالمى، ومعدل التضخم فى الدول المستعملة للقناة، والآراء والاقتراحات التى تبديها غرفة الملاحة الدولية التى تضم ملاك السفن.

وبلغت أقصى نسبة زيادة ٧,٣٧٪[٤٩] للشريحة الأولى من الحمولة ٥٠٠٠ طن، و٣,٨٪ للشريحة التالية ١٥ ألف طن، حيث أن السفن الصغيرة تحقق بعبورها القناة، ربحًا أكبر مما تحققه السفن الكبيرة، هذا فى حين أنها تعامل نفس معاملة السفن الكبيرة، على الرغم مما تسببه من عبء لأجهزة الهيئة لكثرة عددها، وقد روعى تخفيض رسوم العبور تدريجيًا للسفن الكبيرة، وفقًا لشرائح حمولتها، تشجيعًا للناقلات العملاقة والسفن الكبيرة على عبور القناة.

وتسدد السفن الفارغة رسومًا تعادل ٨٠٪ من قيمة رسومها وهى محملة، ومبين فى الباب الأول أسس تقدير رسوم العبور.

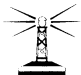
٣ نوفمبر ١٩٨٧ - عبور السفينة «المائتين وخمسين ألفا» فى القناة:

احتفلت الهيئة بتكريم السفينة رقم ٢٥٠ ٠٠٠ العابرة فى القناة، بعد عودة الملاحة فى ٥ يونية ١٩٧٥، وجدير بنا، بهذه المناسبة، أن نذكر عدد السفن التى عبرتها منذ إنشائها.

(٤٩) قسمت السفن، تبعًا لحمولتها، إلى شرائح تبلغ الأولى منها ٥٠٠٠ طن والثانية ١٥٠٠٠ طن والثالثة ٢٠٠٠٠ طن والرابعة ٤٥٠٠٠ طن والخامسة للحمولة الباقية، وقدرت لكل شريحة وحدة حقوق سحب خاصة، تنخفض تدريجيا مع كل شريحة، وهذا سواء كانت السفينة محملة أو فارغة.

- من افتتاحها فى ١٧ نوفمبر ١٨٦٩ إلى تأميمها فى ٢٦ يولية ١٩٥٦ ـــ ٣٣١ ٣٩٧ سفينة
- من تأميمها إلى توقف الملاحة فى ٥ يونية ١٩٦٧، بسبب العدوان الإسرائيلى ـــ ٠٥٩ ١٩٥ سفينة
- من عودة الملاحة فى ٥ يونية ١٩٧٥ إلى عبور السفينة «المائتين وخمسين ألفًا» فى ٣ نوفمبر ١٩٨٧ ـــ ٠٠٠ ٢٥٠ سفينة
- من ٣ نوفمبر ١٩٨٧ إلى ٣١ ديسمبر ١٩٨٧ ـــ ٨٧٢ ٢ سفينة

ويبلغ بذلك عدد السفن التى عبرت القناة قبل تأميمها، طوال ٨٧ عامًا، ٣٣١ ٣٩٧ سفينة، بمعدل ١٢,٥ سفينة يوميًا، وعددها بعد التأميم حتى ٣١ ديسمبر ١٩٨٧، أى خلال ٢٣ عامًا من الملاحة الفعلية، ٩٣١ ٤٤٧ سفينة، بمعدل ٥٣,٣ سفينة يوميًا.



خصائص قناة السويس

الموقــع:

- تقع فى شمال شرق جمهورية مصر العربية.
- تصل البحر المتوسط بالبحر الأحمر، عبر برزخ السويس مباشرة، بدون أهوسة،[٥٠] فتربط الغرب أجمع وسائر أنحاء الشرق .

الأبعــاد:

- طول المجرى المائى المهيأ عند طرفها الشمالى والممتد من أولى الشمندورات المضاءة إلى منارة بورسعيد ١٨ كم
- الطول من منطقة الوقوف إلى مدخل القناة الجنوبى ١٥ كم
- طولها من مدخلها الشمالى فى بورسعيد إلى الإسماعيلية ٧٨ كم
- طولها من مدخلها الجنوبى فى بورتوفيق إلى الإسماعيلية .... ٨٤ كم

(٥٠) تعتبر قناة السويس أطول قناة فى العالم بدون أهوسة وأعمقها بعد تطويرها، هذا علمًا بأن توسيعها وتعميقها يمكن القيام بهما على الدوام.

مسقط أفقي لقناة السويس وتفريعاتها ومحطاتها البحرية

● طولها من ميناء بورسعيد إلى ميناء بورتوفيق ....١٦٢ كم
● طولها الكلى من أولى الشمندورات المضاءة فى بورسعيد شمالًا إلى منطقة الوقوف فى السويس جنوبًا ....١٩٥ كم
● طول الأجزاء المستقيمة من القناة من بورسعيد إلى بورتوفيق ....١٤٢ كم
● طول الأجزاء المنحنية من القناة من بورسعيد إلى بورتوفيق ....٢٠ كم
● طول أجزاء القناة الداخلة فى بحيرة التمساح والبحيرات المرة ....٤٠ كم
● طول الأجزاء المزدوجة فى القناة ....٦٨ كم
● عرضها عند مستوى سطح الماء ....٣٦٥ مترًا
● عرض المجرى الملاحى بين الشمندورات ....١٩٠ مترًا
● عرض القناة عندعمق ١١ مترًا يتراوح ما بين .... ١٦٠و١٩٠مترًا
● عمق التطهير عند محور القناة يتراوح ما بين ١٩,٥و٢٠مترا
● مساحة القطاع المائى ٣٦٠٠ متر مربع بين بورسعيد وكم ٦١، و٣٣٠٠ متر مربع من كم ٦١ إلى بوغاز السويس

الشروط التى يجب توافرها فى السفن العابرة:

● الغاطس الأقصى .... ٥٣قدمًا (١٦,١٥ مترًا)
● السرعة لا يجوز أن تتجاوز ١٣ كم فى الساعة بالنسبة لناقلات

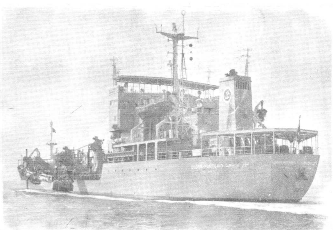
البترول المحملة، و١٤ كم فى الساعة بالنسبة للسفن الفارغة وسفن البضائع.

عبور السفن فى القناة:

- تجتازها حتى حمولة ١٥٠ ألف طن إذا كانت محملة، وحتى ٣٧٠ ألف طن فارغة، تبعًا لغاطسها.
- تجتازها يوميًا فى ثلاث قوافل: قافلتان من بورسعيد، الأولى فى الساعة الواحدة صباحًا، والثانية فى السابعة صباحًا، وقافلة واحدة من السويس فى السادسة صباحًا.
- يتم نهارًا وليلًا طوال أيام السنة.
- تقابلها فى أثناء سيرها غير مسموح به كلية.
- يبلغ متوسط تواجدها[٥١] فى القناة، منذ دخولها فيها وحتى خروجها منها ٢٥ ساعة، ومدة عبورها الفعلى يتراوح ما بين ١٣ و١٥ ساعة، والمدة المتبقية فى انتظار العبور والإجراءات.
- توفر لها القناة من ١٩ إلى ٦٠٪ من المسافة بتجنيبها الدوران حول القارة الأفريقية.

---

(٥١) كانت تبلغ فترة تواجدها فى القناة عند افتتاحها ٤٨ ساعة فى المتوسط، ومدة عبورها الفعلى ١٧ ساعة، وفترة الإنتظار ٣١ ساعة منها ١٨ ساعة تقريبًا ليلًا، بسبب توقف الملاحة فى القناة.



«عبور بورسعيد» أحدث وأكبر كراكة لتطهير وتعميق القناة وقدرتها ١٢ ألف متر مكعب فى الساعة حتى عمق ٣٥ مترا

● تمثل ناقلات البترول ١٩٪ من عدد السفن العابرة و٣٦٪ من حمولتها.

● بلغ عدد السفن العابرة ١٧٥٤١ سفينة فى ١٩٨٧، صافى حمولتها ٣٤٧ مليون طن وتتبع ٩٤ دولة[٥٢].

ازدواج القناة (تفريعات القناة):

● معناه وجود فرعين للقناة على طول مجراها، أو فى أماكن متفرقة منها.

● يوجد حاليًا فى خمس مناطق على طول القناة كما هو مبين بعد:

١ - تفريعة بورسعيد: بطول إجمالى ٣٦,٥ كم، منها ٢٠ كم فى البحر.

٢ - تفريعة البلاح: بطول ١٠ كم (بين كم ٥١ وكم ٦١).

٣ - تفريعة التمساح: بطول ٤,٥ كم ببحيرة التمساح بالإسماعيلية (بين كم ٧٦,٥ وكم ٨١).

٤ - تفريعة الدفرسوار: بطول ٩ كم (بين كم ٩٥ وكم ١٠٤ بالبحيرات المرة).

---

(٥٢) الدول العشرة الأولى العابرة للقناة، خلال ١٩٨٧، هى على الترتيب: ليبيريا، بنما، اليونان، روسيا، إنجلترا، اليابان، الصين، قبرص، الدانمرك، ألمانيا الإتحادية، أما بالنسبة للدول العربية فالكويت ترتيبها ١٤، والسعودية ٢٤، والعراق ٣٥، والإمارات العربية ٣٧، والسودان ٣٩ من مجموع الدول العابرة البالغ عددها ٩٤ دولة.

٥ - تفريعة القناة الغربية بالبحيرات: بطول ٢٨كم وتصل تفريعة الدفرسوار بتفريعة كبريت (بين كم٩٥ و١٢٣).

- يبلغ طوله ٦٨ كيلومترًا أى ٣٥٪ من طول القناة.
- الغرض منه زيادة طاقة القناة التصريفية برباط السفن القادمة من الشمال، مثلاً، فى أحد الفرعين ريثما يتم عبور السفن القادمة من الجنوب فى الفرع الآخر.

طبيعة التربة التى تخترقها القناة:

تختلف طبيعة التربة من منطقة إلى أخرى، ويمكن تقسيمها إلى ثلاث مناطق رئيسية:

١ - المنطقة الشمالية، من بورسعيد إلى القنطرة (كم صفر إلى كم ٤٥): تتكون من تربة رسوبية يختلط فيها طمى النيل، القادم من فرع دمياط، بالرمال الناعمة.

٢ - المنطقة الوسطى، من القنطرة إلى كبريت (كم ٤٥ إلى كم ١٢٠): تتكون من الرمال فى معظم أجزائها.

٣ - المنطقة الجنوبية، من كبريت إلى السويس (كم ١٢٠ إلى كم ١٦٢,٢): تتخللها عروق صخرية بعضها رملى هش والجزء الأعظم منها صلد.

علامات الإرشاد فى القناة:

● شمندورات غير مضيئة : عددها ٣٠٠ شمندورة، وتبعد الواحدة عن الأخرى مسافة كيلومتر فى المناطق المستقيمة، و٣٠٠ متر فى المنحنيات، ووظيفتها تحديد المجرى الملاحى، وبيان اتجاه التيار، ومساعدة المرشد على السير، طوال رحلته، فى محور المجرى المائى.

● شمندورات مضيئة: عددها ٢٠١ شمندورة، ووظيفتها تحديد المجرى الملاحى ليلاً للاسترشاد بها فى الملاحة.

● مراكز الإشارة: عددها ١١ مركزًا مقامًا على الضفة الغربية للقناة كل عشرة كيلومترات[٥٣] ووظيفتها مراقبة المجرى الملاحى وتحركات السفن فيه لضمان سلامة الملاحة.

● العلامات الكيلومترية: علامات معدنية مثبتة على ضفتى القناة كل كيلومتر وأخماس الكيلومتر (هكتومترين) لتحديد مواقع السفن فى القناة.

● توجد بالإضافة إلى العلامات السابقة علامات أخرى على ضفتى القناة لتحديد المناطق الصخرية ومناطق الوقوف والرباط إلخ..

(٥٣) هذا بالإضافة إلى مركز الملاحة الرئيسى فى الإسماعيلية ومكتبى بورسعيد وبورتوفيق.

بيانات عامة:

● تقع على ضفتى القناة مدينتا بورسعيد وبورفؤاد على البحر المتوسط فى طرفها الشمالى، ومدينة الإسماعيلية على بحيرة التمساح عند منتصف القناة، ومدينتا السويس وبورتوفيق على البحر الأحمر فى طرفها الجنوبى.

● يربط ضفتيها عدد من الكبارى العائمة ومعديات مختلفة الأشكال والأحجام، بالإضافة إلى نفق الشهيد أحمد حمدى الذى يربط وادى النيل بسيناء، بطريق تحت القناة.

● توجد شمعات رباط على ضفتى القناة، لرباط السفن عند رسوها ويبلغ عددها ٣٠٠٠ شمعة على طول القناة يتراوح البعد بينها من ٧٥ إلى ٢٠٠ متر حسب موقعها.

● تمتد على ضفتى القناة - عدا البحيرات - تكسيات صناعية مختلفة الأنواع لحماية ضفاف القناة من الانهيار بتأثير التيارات المائية والأمواج الناجمة عن عبور السفن.

● يختلف ارتفاع المد فى القناة، فى حدود ضيقة، فيبلغ ٤٠ سم فى الشمال و١٥٠ سم فى الجنوب تقريبًا.



مشروعات تطوير وتحسين القناة

كان مشروع ناصر لتحسين القناة يهدف، عند وضعه فى سنة ١٩٥٧ إلى ازدواج القناة بكامل طولها فى مرحلته النهائية للسماح بعبور أكبر ناقلات البترول والسفن فى العالم فى كلا الإتجاهين فى آن واحد، وكانت وقتئذ أقصى حمولة للسفن التى يتكون منها الأسطول العالمى تتراوح ما بين ٥٠٠٠٠ و ٦٠٠٠٠ طن.

فلما ارتفع فى الستينات عدد ناقلات البترول التى تحول ضخامتها دون عبور القناة، ولما تبين كذلك أن الإتجاه السائد فى عالم بناء السفن هو نحو بناء ناقلات بترول ضخمة وليس نحو الإكثار من الناقلات الصغيرة، ألغت هيئة قناة السويس فى سنة ١٩٦٦ مشروع ازدواج القناة واستبدلت به مشروعًا يهدف فى مرحلته النهائية إلى عبور أكبر ناقلات البترول فى القناة.

ونوجز بعد، المشروعات التى تمت منذ افتتاح القناة، فى سبيل تطويرها وتحسينها أمام الملاحة العالمية.

● قامت الشركة المؤممة، طوال ٨٧ عامًا، بتنفيذ ٧ برامج لتحسين القناة كان من نتيجتها زيادة مساحة القطاع المائى للقناة من ٣٠٤ أمتار مربعة إلى ١٢٥٠ مترًا مربعًا، وزيادة الغاطس من ٢٢ إلى ٣٥ قدمًا للسماح للسفن حتى حمولة ٣٠٠٠٠ طن بعبور

شرق
غرب
٣٦٥ مترا
١٩٢,٩٠ مترا
١١,-
١٥,-
١٥,٥٠
١٨,٥٠
٢٢,٥
٨٩,-
١٧٠,-
٢٤٠,-
القطاع المائى لقناة ١٩٧٥
القطاع المائى للقناة حاليا
القطاع المائى بعد التطوير الثانى

تطور القطاع المائى للقناة وعمقها فى مراحل تطويرها وتحسينها

القناة كاملة الحمولة، وحتى ٦٠٠٠٠ طن بعبورها فارغة، طبقًا لغاطسها.

● قامت الهيئة، بعد التأميم، بتنفيذ مرحلتين من مشروع تطوير القناة كان من نتيجتها زيادة مساحة القطاع المائي من ١٢٥٠ إلى ١٨٠٠م²، وزيادة الغاطس من ٣٥ قدمًا إلى ٣٨ قدمًا للسماح للسفن حتى حمولة ٦٠٠٠٠ طن بعبور القناة كاملة الحمولة وحتى ٢٥٠٠٠٠ طن[٥٤] بعبورها فارغة، طبقًا لغاطسها، وقد تم المشروع الأول فى ٣٠ إبريل ١٩٦١ بزيادة الغاطس المسموح به للسفن العابرة من ٣٥ إلى ٣٧ قدمًا، وتم المشروع الثانى فى ٢٩ فبراير ١٩٦٤ بزيادة الغاطس من ٣٧ قدمًا إلى ٣٨ قدمًا.

● بدأت الهيئة فى ٢٢ فبراير ١٩٦٧ العمل فى تنفيذ المشروع العظيم لتطوير القناة ويتكون من مرحلتين، وتهدف المرحلة الأولى منه إلى زيادة الغاطس المسموح به للسفن العابرة من ٣٨ إلى ٥٣ قدمًا، وكان من المقرر إتمامها فى أوائل ١٩٧٢، وتهدف المرحلة الثانية إلى زيادة الغاطس من ٥٣ إلى ٦٨ قدمًا، وكان من المقرر الانتهاء منها فى ١٩٧٥، ولكن حال العدوان الإسرائيلى دون تنفيذ هذا المشروع، وأغلقت القناة أمام الملاحة العالمية فى ٥ يونية ١٩٦٧، كما أسلفنا.

(٥٤) عبرت ناقلة البترول الليبيرية «اسوسكانديا» وحمولتها القصوى ٢٥٤٠١١ طنًا القناة، بنجاح فى ٣١ أكتوبر ١٩٧٦.

مشروع التطوير العظيم

تنافست الترسانات العالمية، عقب إغلاق القناة، فى ميدان بناء ناقلات البترول العملاقة التى أخذت حمولاتها فى الزيادة رويدًا رويدًا حتى قاربت نصف مليون طن، وقامت الهيئة، تبعًا لذلك، بتعديل مشروعات التطوير السابق وضعها حتى تساير التطور العالمى فى حمولات ناقلات البترول، وكان من نتيجة الدراسات التى قامت بها الهيئة بالاشتراك مع بيوت الخبرة العالمية، وضع برنامج لتطوير وتحسين القناة مكون من مرحلتين، وتسمح الأولى بعبور ناقلات البترول حتى ١٥٠ ألف طن كاملة الحمولة و٣٧٠ ألف طن فارغة، وتسمح الثانية بعبور ناقلات البترول حتى٢٧٠ ألف طن محملة، وأكبر من ذلك فارغة.

وضعت الهيئة هذا المشروع الضخم لمسايرة التطور الذى حدث فى بناء ناقلات البترول العملاقة لسنوات طويلة، وزيادة طاقة القناة التصريفية إلى ٨٠٠ ٤٣ سفينة سنويًا، بمعدل ١٢٠ سفينة يوميًا، لاستيعاب كافة السفن وناقلات البترول المتوقع عبورها القناة من الاتجاهين، وزيادة إيرادات القناة تبعًا لذلك.

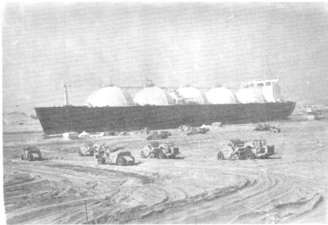
وشرعت الهيئة حال انتهاء العدوان وعودة الملاحة فى القناة فى

٥ يونية ١٩٧٥، فى تنفيذ المرحلة الأولى من هذا المشروع، اعتبارًا من أول نوفمبر ١٩٧٥.

انتهت المرحلة الأولى من هذا المشروع الضخم فى ١٥ ديسمبر ١٩٨٠، وقد استغرق تنفيذها خمس سنوات، وتطلب ازالة خط بارليف و١٩ نقطة حصينة تعترض الأعمال على طول الضفة الشرقية للقناة، وبناء ١٥٤ كم من التكسيات الجديدة وإزالة ١٣١ كم من القديمة، وبناء ألف شمعة رباط جديدة وإزالة ٧٠٠ قديمة، ورفع ٧٠٠ مليون متر مكعب من الرمال.

وتكلف هذا المشروع ١٢٨٧,٥ مليون دولار، بما فى ذلك تطوير القاطرات والكراكات والأوناش ومعدات ورش الإصلاح، وترسانتى الهيئة ببورسعيد وبورتوفيق، ومعدات الإرشاد للسفن العابرة إلخ.. بما يتناسب مع ضخامة ناقلات البترول العابرة فى القناة بعد تطويرها، وفى سبيل تقديم أحسن الخدمات وأسرعها للسفن العابرة.

وبانتهاء هذه المرحلة أصبح حجم قناة ١٩٨٠ يماثل ١٤ ضعفًا حجم قناة ١٨٦٩ عند إنشائها و٤ أضعاف قناة ١٩٥٦ عند التأميم، و٢,٥ ضعفًا حجم قناة ١٩٧٥ عند عودة الملاحة فيها. ويُعد هذا المشروع لأهمية العمل الذى تم انجازه بمثابة الافتتاح الثالث لقناة السويس، بعد افتتاحها الأول فى ١٨٦٩ وافتتاحها الثانى فى ١٩٧٥، بعد إغلاقها طوال ثمان سنوات أمام الملاحة العالمية.



طرق الحفر الحديثة التى استخدمت فى تطهير وتحسين القناة، وكان من نتيجتها إنجاز هذه الأعمال الضخمة فى وقت قياسى

ومن نتائج تنفيذ هذه المرحلة زيادة القطاع المائى للقناة من ١٨٠٠ إلى ٣٦٠٠ متر مربع، وزيادة الغاطس المسموح به للسفن العابرة من ٣٨ إلى ٥٣ قدمًا، للسماح بعبور ناقلات البترول العملاقة حتى ١٥٠ ألف طن محملة و٣٧٠ ألف طن فارغة، وزيادة حمولات ناقلات البترول العابرة فى القناة بنسبة ٥٠٪. وإيرادات القناة بنسبة ٦٠٪.

وتقوم الهيئة بدراسة تنفيذ المرحلة الثانية من مشروع التطوير، على ضوء نتائج المرحلة الأولى، وعقود بناء ناقلات البترول العملاقة فى الترسانات العالمية، وحركة نقل البترول بين آسيا وأوربا، ونمو حركة التجارة العالمية، وستقرر بعدئذ عما إذا كانت ستقوم بازدواج القناة حتى عام ٢٠٠٠، أو زيادة القطاع المائى إلى ٥٢٠٠ متر مربع، والوصول بالغاطس إلى ٦٨ قدمًا.

خط أنابيب البترول «سومد»

لن يشكل خط أنابيب البترول(٥٥) فى أى وقت، منافسة لقناة

(٥٥) يبلغ طول لخط ٣٢٠ كم وقطره ٤٢"، ويبدأ على بعد ٥٠ كم جنوب السويس قرب عين السخنة، مارا بجنوب القاهرة ومتجها شمالا إلى سيدى كرير على البحر المتوسط على بعد ٢٠ كم غرب مدينة الإسكندرية، وأقيمت عند طرفيه مستودعات ضخمة للتخزين، فضلا عن سلسلة من محطات الرفع والضخ، ومركز إلكترونى للتحكم فى تشغيل الخط.

السويس حيث أن المرحلة الأولى من التطوير قد سمحت بعبور ناقلات البترول حتى ١٥٠٠٠٠ طن بكامل حمولتها، وستسمح المرحلة الثانية بعبور ناقلات بترول حتى ٢٧٠٠٠٠ طن كاملة الحمولة، وسيخدم الخط ناقلات البترول التى تزيد حمولتها على ذلك فى كلتا الحالتين، هذا علما بأن طاقته ٨٠ مليون طن سنويا ستصل إلى ١٢٠ مليون طن تدريجيا، وتبلغ طاقة خطوط أنابيب البترول القائمة بالعمل فى الشرق الأوسط حوالى ٦٠ مليون طن سنويا، كما تبلغ أقصى كمية من البترول عبرت القناة قبل العدوان ١٦٠ مليون طن، هذا فى حين أن احتياجات أوربا من بترول الشرق الأوسط تربو على ٣٥٠ مليون طن سنويا، ويتبين من ذلك أن ما يمكن نقله بالوسائل القائمة مجتمعة، وهى قناة السويس وأنابيب البترول، مع افتراض تشغيلها بكامل طاقتها، يقل بكثير عن استهلاك أوربا المتزايد من البترول.

إن خط أنابيب البترول يعتبر مكملا لقناة السويس وليس منافسا لها، وفى الواقع، لا يشكل أيها منافسة للآخر، بل إنهما يدران معا حصيلة من النقد الأجنبى تزيد من إيرادات الدولة.

وجدير بالذكر بأنه تكمن المنافسة الحقيقية والقوية لقناة السويس فى طريق رأس الرجاء الصالح، وخطوط أنابيب الشرق الأوسط كالخط من العراق إلى تركيا، وخط سكك حديد سيبريا الذى يمتد من المحيط الهادى إلى شمال أوربا، وينقل حاليا حوالى ٣٠٪ من الحاويات العملاقة من اليابان وشرق آسيا إلى أوربا،

ومشروع خط أنابيب «تابكو» الذى لم ينفذ بعد، ويهدف لنقل بترول الخليج العربى من ميناء بورسودان على البحر الأحمر إلى ميناء دوالا فى الكاميرون على المحيط الأطلسى، ويخترق ثلاث دول افريقية، وهو باهظ التكاليف وفى حاجة إلى محطات ضخ ورفع وكهرباء الخ.. هذا بالإضافة إلى طوله البالغ ٥٨٠٠ كيلومتر، ويتكهن الخبراء بأن هذا المشروع من الصعب أن يتحقق تنفيذه، ويعدونه من المشروعات الخيالية.

كيفية عبور سفينة فى قناة السويس من بورسعيد فى الشمال إلى بورتوفيق (السويس) فى الجنوب

١ - تخطر السفينة الراغبة فى عبور القناة وكيل الشركة التابعة لها فى بورسعيد أو بورتوفيق، بمدة ٢٤ ساعة على الأقل قبل وصولها، بكافة البيانات الخاصة بها: اسمها، جنسيتها، غاطسها، حمولتها، ميعاد وصولها إلخ... ويبلغ الوكيل بدوره هذه البيانات إلى قسم التحركات بهيئة قناة السويس.

٢ - تراقب سفينة الإرشاد الموجودة خارج بوغاز بورسعيد السفن القادمة من البحر المتوسط، وتخطر بها مكتب الميناء، بالتليفون اللاسلكى، حين ظهورها أولا بأول.

٣ - أول ما يقابل السفينة القادمة من البحر شمندورة ضوئية تقع على بعد ١٨,٢٠٠ كيلومترًا من منارة بورسعيد.

٤ – تطلب السفينة مرشد ميناء من سفينة الإرشاد، بالتليفون اللاسلكى، أو برفع إشارة معينة على صاريها تفيد بذلك.

٥ – يقود مرشد الميناء السفينة إلى مركز الرسو المحدد لها فى ميناء بورسعيد[٥٦].

٦ – تستكمل السفينة، بعد إتمام الإجراءات القانونية[٥٧]، كافة المعدات اللازمة لها لعبور القناة وهى أربعة حبال على الأقل لرباطها، وزورق أو زورقان تبعًا لحجمها للنزول إلى الماء ورباطها، إذا اقتضى الأمر، وكشاف قوى يضىء القناة لمسافة ١٢٠٠ متر، إذا كانت السفينة غير مزودة بكشاف معتمد من الهيئة.

٧ – يراجع مكتب قياس الهيئة حمولة السفينة لتقدير رسوم عبورها القناة، ويدفع وكيلها الرسوم المقررة عليها مقدمًا، وتعفى من هذه الرسوم السفن الصغيرة التى تقل حمولتها عن ٣٠٠ طن.

٨ – ترفع السفينة التى تتجاوز حمولتها الكلية ٣٠٠ طن إشارة معينة على صاريها تطلب بها مرشدًا لعبور القناة، بعد أن تكون قد استكملت كافة إجراءات العبور، والإرشاد إجبارى لناقلات البترول وللسفن حاملة المواد الخطرة، مهما كانت حمولتها.

---

(٥٦) تدخل السفن العملاقة والوحدات البحرية المقطورة تفريعة بورسعيد مباشرة، وتنتظم فى إحدى قافلتى الشمال، دون المرور فى الميناء، لتلافى تكدسه بالسفن.

(٥٧) تتضمن هذه الإجراءات: الجوازات والحجر الصحى وتقدير رسوم العبور وتموين السفينة بالمياه العذبة والمواد الغذائية اللازمة لها إلخ..

٩ - يصعد المرشد إلى ظهر السفينة التى تنتظم فى القافلة[٥٨] انتظارًا لإشارة التحرك، ويكون هذا فى إحدى قافلتى بورسعيد الأولى فى الساعة الواحدة صباحا، أو الثانية فى الساعة السابعة صباحا[٥٩].

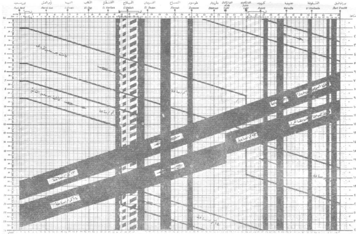
١٠ - تسير السفينة فى القافلة بقيادة ربانها وبإرشادات مرشد الهيئة وتوجيهاته، بسرعة ١٤ كيلومترًا فى الساعة، سواء كانت من سفن الركاب أو البضائع أو ناقلات البترول الفارغة أو المحملة. ويندر قدوم هذه الأخيرة من الشمال، فإذا تصادف قدومها منه فإنها تأخذ مكانها فى القافلة وتسير بالسرعة نفسها.

١١ - تمر السفينة فى أثناء سيرها بمراكز الإشارات الموزعة على طول القناة وهى رأس العش، التينة، الكاب، القنطرة، والبلاح حيث تتوقف السفن التى تعبر القناة فى القافلة الثانية، فى الفرع الغربى من تفريعة البلاح، ريثما تدخل آخر سفينة قادمة من السويس فى الفرع الشرقى من هذه التفريعة.

---

(٥٨) تصاحب السفن العابرة بقاطرة أو قاطرتين من الهيئة، إذا زاد غاطسها على ٤٥ قدمًا، أو حمولتها على ١١٠ ألف طن.

(٥٩) كثيرًا ما تدمج القافلتان فى قافلة واحدة عند القيام من بورسعيد، ثم يعاد تنظيمها عند البلاح إلى قافلتين، تكون الأولى من السفن العادية غير المعيبة التى تستمر فى سيرها حتى البحيرات المرة، والثانية من السفن البطيئة والصغيرة التى تتوقف فى الفرع الغربى من تفريعة البلاح.



نظام عبور قوافل السفن في القناة من بورسعيد ومن السويس

١٢ - تتابع السفينة سيرها مارة بالفردان والإسماعيلية التى تعتبر منتصف الطريق، فيصعد عليها، فى أثناء سيرها، مرشد جديد يقدم له المرشد الأول، قبل مغادرته السفينة، كافة البيانات والملاحظات الخاصة بها.

١٣ - تواصل السفينة سيرها مارة بمركزى إشارات طوسوم ودفرسوار حتى تصل إلى البحيرات المرة، فتتوقف فيها السفن العابرة للقناة فى القافلة الأولى حتى تخلو القناة من السفن القادمة من بورتوفيق.

١٤ - تتابع السفينة طريقها مارة بمراكز إشارات كبريت وجنيفة وشلوفة حتى بورتوفيق حيث توجد شمندورتان تحددان النهاية الجنوبية للقناة، وهنا يتم إنزال المهمات المستأجرة كالكشاف والزوارق إلخ... كما يغادر السفينة مرشد القناة والبحارة المشرفون على هذه المهمات.

١٥ - يصعد إلى السفينة، فى أثناء سيرها، مرشد الميناء لإرشادها حتى منارة زنوبيا فى البحر الأحمر على بعد أربعة كيلومترات من الشمندورتين الأخيرتين للقناة. وتستغرق رحلة السفينة من بورسعيد إلى بورتوفيق ١٣ ساعة فى المتوسط (عبور فعلى).

١٦ - يعود مرشد الهيئة إلى مقر سكنه بوساطة سياراتها التى تسلك طرقها الخاصة الموازية للقناة.

عبور سفينة من بورتوفيق (السويس) إلى بورسعيد

تقوم يوميًا من السويس قافلة واحدة فقط فى الساعة السادسة صباحًا، وتسلك سفنها ومعظمها من ناقلات البترول المحملة الطريق السابق نفسه دون توقف، وقد تنتظر قليلا عند المدخل الشمالى من البحيرات المرة لإعادة تنظيمها.

تغادر هذه القافلة ميناء السويس فى مجموعتين من السفن: الأولى تتكون من حاملات السيارات والصنادل وسفن الحاويات التى تزيد حمولتها على ٤٠ ألف طن، فناقلات البترول المحملة[٦٠]، وتتكون الثانية من سفن الركاب، فحاملات السيارات والعبارات، وسفن الحاويات التى تقل حمولتها عن ٤٠ ألف طن، تليها سفن البضائع الفارغة، فناقلات البترول الفارغة، ثم سفن البضائع المحملة، ويفصل كُلًّا من المجموعتين فاصل زمنى قدره ٦٠ دقيقة أو ٧٠ دقيقة، حسب اتجاه التيار.

وتسير سفن المجموعة الأولى بسرعة ١١ أو ١٣ كيلومترًا فى

(٦٠) تشتمل قافلة الجنوب على ناقلات بترول محملة، ولذا تحاول الهيئة دومًا تواجدها فى القناة أقل وقت مستطاع، فتمنحها الأولوية فى عبورها لحمولتها الخطرة بالإضافة إلى ثقلها الشديد الذى يصعب معه إبقافها، عند الضرورة، على مسافة قصيرة دون تعرضها لأخطار جسيمة.

القافلة حسب اتجاه التيار. ويكون بين كل سفينة وأخرى فاصل زمني قدره ١٠ أو ٢٠ دقيقة تبعًا لحجمها (٢ إلى ٤ كم). وتسير سفن المجموعة الثانية بسرعة ١٤ كيلومترًا في الساعة، ويكون بين كل سفينة وأخرى فاصل زمني قدره ٥ دقائق (حوالى ١.٢ كم).

وجدير بالذكر أن هيئة القناة تزود كل مرشد عند صعوده إلى السفينة بجهاز لاسلكي متنقل يتيح له الاتصال المباشر بمكاتب الهيئة في جميع الأوقات ، هذا في حالة عدم وجود مثل هذا الجهاز على السفينة.



حاشية إضافية: قامت هيئة قناة السويس، وهذا الكتاب ماثل للطبع، بإجراء مباحثات مع البنك الدولي، في الإسماعيلية في ١٦ يونيه ١٩٨٨، لتنفيذ الدراسات الخاصة بجدوى المرحلة الثانية لمشروع تطوير وتعميق القناة. ليصل غاطسها إلى ٦٨ قدمًا بما يسمح بعبور سفن البضائع والبترول حتى حمولة **٢٧٠ ألف طن** بكامل حمولتها، وأكثر من ذلك مخففة أو فارغة. وتبلغ التكاليف المبدئية **للمشروع** ٧٠٠ مليون جنيه، ومن المتوقع أن يبدأ العمل فيه في أوائل ١٩٩٠، ويستغرق تنفيذه أربع سنوات، تستوعب القناة بعدها **الأسطول العالمي** للسفن والناقلات بالكامل.

الباب الرابع

قناة السويس بالأقوال والأرقام

قالوا عن قناة السويس قبل التأميم...

● إن إدارة القناة ستكون إرثًا ثقيل الحمل على كاهل مصر..

(كتاب «قناة السويس»، تأليف هنرى بوادينو سنة ١٩٥٥)

Le Canal de Suez par Henri Poydenot-1955

● إن إدارة القناة عملية بالغة التعقيد من جميع النواحى، وإن شباب مصر مهما بلغ من مقدرة علمية وكفاءة فنية لن يكون فى استطاعته أن يتحمل مسئوليات إدارة القناة قبل خمسين سنة.

● إنه ستنشب بين مصر والمنتفعين بالقناة، عند انتهاء الامتياز معارك حامية الوطيس، إذ يطالبها المنتفعون بعمل تحسينات فى القناة، وسيكون هم مصر الوحيد هو جنى أكبر فائدة ممكنة من وراء استغلالها.

(كتاب «السويس - بنما» تأليف أندريه سيجفريد سنة ١٩٤٠)

Suez-Panama par André Siegfried-1940

وقالوا عقب التأميم...

● إن القصد من الاستيلاء على القناة هو تمكين مصر من جعل القناة تخدم الأغراض القومية البحتة للحكومة المصرية، وليس خدمة الغرض الدولى الذى نصت عليه اتفاقية سنة ١٨٨٨.

(البيان الثلاثى لحكومات إنجلترا وفرنسا والولايات المتحدة الصادر فى لندن فى ٢ أغسطس ١٩٥٦).

● إن معظم الدول الغربية تتنبأ بأن قناة السويس ستكون المثل الحى الذى سيثبت للعالم بأسره عجز شعوب آسيا وأفريقيا عن إدارة المشروعات التى تصر شعوب الشرق على تأميمها.

● إن انسحاب المرشدين والفنيين الأجانب سيظهر جليًّا للعالم أجمع عجز المصريين عن إدارة القناة.

(الصحافة الاستعمارية – سبتمبر ١٩٥٦).

ثم قالوا بعد سنوات معدودات من التأميم...

● لقد اعترفت اليوم دول أوربا الملاحية بأن مصر تدير قناة السويس المؤممة بمرونة الخبير المحنك، كما اعترفت شركات الملاحة بأن ربابنة السفن التى تمر فى القناة لم يعربوا عن أية شكوى.

ولقد أبدى أصحاب السفن الفرنسيون، علنًا، دهشتهم للسرعة التى استبدلت بها مصر مرشدين آخرين بمرشدى قناة السويس المنسحبين.

وقالت الشركات الفرنسية إن مصر برهنت أيضًا على أنها قادرة على إدارة القناة بدون معاونة الفنيين الفرنسيين والإنجليز.

(جريدة «الديلى أمريكان» فى ٣ أغسطس ١٩٥٧).

● لقد كان للكفاية التى تدار بها قناة السويس وللمشروعات التى وضعت للتحسينات العاجلة أكبر الأثر فى نفس «مستر بلاك»[1] و «الجنرال هويلر»[2] الذى قال إن هذه التحسينات ستسمح، فى غضون سنتين، للسفن البالغ غاطسها ٣٧ قدمًا، أن تعبر القناة.

إن الإدارة الناجحة لقناة السويس تبعد كل البعد عما تنبأ به عدد كبير من الناس فى يولية ١٩٥٦.

(جريدة «لندن تايمز» فى ٩ أبريل ١٩٥٨).

● إن أهمية إحصاءات سنة ١٩٥٨ ليست فقط فى أنها تظهر رقمًا قياسيا جديدًا، بل فيما هو أفصح من ذلك وأبلغ تعبيرًا، وهو أن هذا الرقم قد سجل خلال أول سنة كاملة تعمل فيها القناة تحت إشراف الحكومة المصرية.

فالأرقام إذن برهان ساطع على بطلان المخاوف التى انتشرت فى سنتى ١٩٥٦ و ١٩٥٧، من أن الإشراف على حركة الملاحة فى القناة

(١) مدير البنك الدولى للإنشاء والتعمير.

(٢) مندوب هيئة الأمم المتحدة فى عمليات إخلاء المجرى الملاحى للقناة من السفن الغارقة فيه، إثر العدوان الثلاثى.

وعلى نظام المرشدين، مع ما فيها من تعقيد، لا يمكن القيام بأعبائها دون خبرة الموظفين التابعين لدول أوربا الغربية.

وها هى ذى هيئة قناة السويس تؤدى مهمتها كصاحبة ومديرة لأكبر قناة بحرية فى العالم، بجدارة ومهارة لا تقلان عما كانت عليه الشركة السابقة.

(جريدة «ورلد بتروليام» فى شهر أبريل ١٩٥٩).



وقالوا بعد إعادة فتح القناة للملاحة العالمية تحقيقًا للسلام، ولما فيه خير مصر ورخاء العالم ورفاهيته - ١٩٧٥.

● «.. شعرنا بالاعتزاز والتقدير لبطولة الجيش المصرى الذى حرر قناة السويس، بفضل الله ووحدة الصف العربى..»

(من كلمات الملك خالد بن عبد العزيز، ملك المملكة العربية السعودية)

● «.. إن مستقبل قناة السويس يوحى بأن اقتصاد مصر سيكون قويًا فى خلال السنوات القادمة، نتيجة للانتهاء من تنفيذ تطوير القناة».

(نشرة الشرق الأوسط الاقتصادية الأمريكية)

● «.. إن قرار الرئيس السادات بإعادة فتح القناة هو أقوى قرار بعد حرب أكتوبر» (الصحف البريطانية)

● «.. يتوقع البنك الدولى تحقيق مدخرات للتجارة العالمية تبلغ

٨٢٠٠ مليون دولار من عام ١٩٧٥ إلى عام ١٩٨٠، نتيجة لعودة الملاحة فى القناة..» (جريدة البناء)

وقالوا عن تطوير القناة العظيم - ١٩٨٠

● «يعتبر مشروع توسيع وتعميق قناة السويس عملاً جباراً» (وزير الاقتصاد الألمانى)

● «إن تطوير القناة يعطى بوضوح علامة ظاهرة عن اقتصاد مصر فى المستقبل» (وزير البحرية الأمريكية)

● «إن القناة ستصبح بعد الانتهاء من مشروع التطوير مركز تجارة البترول العالمى» (مجلة سى تريد الملاحية)

● «عند الانتهاء من مشروع التطوير سيتضاعف دخل القناة بصورة واضحة» (مجلة ميد إيست كونستراكشن)



إن هذه الأقوال التى شهد بها عظماء العالم ورجال الصحافة والملاحة، خلال سنوات عديدة، تدل دلالة واضحة على مدى النجاح الذى أحرزته الهيئة المصرية فى إدارة وتشغيل قناة السويس بعد تأميمها، وما بذلته من جهد جبار لإعادة الحياة فيها، بعد أن دمرت منشآتها تدميراً يكاد يكون كاملاً، طوال سنوات العدوان الإسرائيلى.

إن ما قاله هؤلاء فيه الكفاية ولا يحتاج إلى تعليق، وسنترك لغة الكلام جانبًا لنجعل لغة الأرقام تنطق فى المقارنات والإحصاءات التى نقدمها للقارئ الكريم، عن قناة السويس فى فترتى قبل التأميم وبعد التأميم، وقناة السويس بعد عودة الملاحة فيها، وكذلك بعد إتمام المرحلة الأولى من تطويرها.

إن هذه الأرقام تظهر بكل جلاء ووضوح للعالم أجمع بصفة عامة، وللذين كانوا يشكون فى مقدرتنا على إدارة هذا المرفق الحيوى بصفة خاصة، بأن العرب الذين فازوا بقصب السبق فى الملاحة، فى الوقت الذى كان فيه الأوربيون يخشون ركوب البحر وأهواله، قد استعادوا بنجاحهم الكبير فى إدارة قناة السويس، مجدهم التليد وتاريخهم المجيد فى المضمار البحرى.



تطور المتوسط اليومي لعدد السفن المارة في قناة السويس منذ انشائها

= ١٠ سفن

توقف الملاحة في القناة

٠ ٥ ١٠ ١٥ ٢٠ ٢٥ ٣٠ ٣٥ ٤٠ ٤٥ ٥٠ ٥٥ ٦٠ ٦٥

١٨٧٠ ١٨٨٠ ١٨٩٠ ١٩٠٠ ١٩١٠ ١٩٢٠ ١٩٣٠ ١٩٤٠ ١٩٥٠ ١٩٦٠ ١٩٧٠ ١٩٨٠ ١٩٩٠

عدد السفن العابرة فى قناة السويس من سنة ١٨٦٩ إلى سنة ١٩٨٧

السنة	العدد[٣]	المتوسط اليومى	ملاحظـــات
١٨٦٩	١٤٠	٣,١	- افتتحت القناة فى ١٧ نوفمبر ١٨٦٩.
١٨٧٠	٤٨٦	١,٣	- ١٨٧٠ / ١٨٧١ : الحرب الألمانية الفرنسية.
١٨٨٠	٢ ٠٢٦	٥,٥	
١٨٨٥	٣ ٦٢٤	٩,٩	- ١٨٨٥/٦/١٠ : تعطلت الملاحة فى القناة ١٢ يومًا لغرق
١٨٩٠	٣ ٣٨٩	٩,٣	الكراكة ١٦ إثر اصطدامها بالسفينة «توماس ملفيل».
١٩٠٠	٣ ٤٤١	٩,٤	
١٩٠٥	٤ ١١٦	١١,٣	- ١٩٠٥/٩/٥ - تعطلت الملاحة ١٠ أيام لنشوب حريق فى
١٩١٠	٤ ٥٣٣	١٢,٤	السفينة «شاتهام»، إثر اصطدامها بسفينة أخرى.
١٩١٥	٣ ٧٠٨	١٠,٢	- ١٩١٤ - ١٩١٨ : الحرب العالمية الأولى.
١٩٢٠	٤ ٠٠٩	١١,-	
١٩٣٠	٥ ٧٦١	١٥,٨	
١٩٣٥	٥ ٩٩٢	١٦,٤	- ١٩٤٥/١٩٣٩ - الحرب العالمية الثانية: تعطلت الملاحة
١٩٤٠	٢ ٥٨٩	٧,١	٧٦ يومًا على فترات متقطعة، لغرق عدد من السفن
			فيها أو لانتشال الألغام الملقاة من العدو.
١٩٤٥	٤ ٢٠٦	١١,٥	
١٩٥٠	١١ ٧٥١	٣٢,٢	

١٩٥٥	١٤ ٦٦٦	٤٠,٢	– ١٩٥٤/١٢/٣١ – توقفت الملاحة ٤ أيام على أثر اصطدام
١٩٥٦	١٣ ٢٩١	٤٣,٦	السفينة «ورلد بيس» بكوبرى الفردان.
١٩٥٧	١٠ ٩٥٨	٣٩,٤	– توقفت الملاحة بصفة كلية من ٥٦/١١/١ إلى ١٩٥٧/٣/٢٨
١٩٥٨	١٧ ٨٤٢	٤٨,٩	بسبب العدوان الثلاثى، وارتفع المتوسط اليومى إلى ٤٦,٦ بعد
١٩٥٩	١٧ ٧٣١	٤٨,٦	انتظام الملاحة فى القناة، اعتبارًا من يولية ١٩٥٧.
١٩٦٠	١٨ ٧٣٤	٥١,٢	
١٩٦١	١٨ ١٤٨	٤٩,٧	– انخفض عدد السفن على حساب الزيادة فى حمولتها.
١٩٦٦	٢١ ٢٥٠	٥٨,٢	
١٩٦٧	٩ ٩٥٠	٦٣,٨	– توقفت الملاحة اعتبارًا من ١٩٦٧/٦/٦ بسبب العدوان الإسرائيلى
١٩٧٥	٥ ٥٧٩	٢٦,٦	– استؤنفت الملاحة فى ٧٥/٦/٥ وأخذ المتوسط اليومى
١٩٧٦	١٦ ٨٠٦	٤٦,–	يرتفع تدريجيًا حتى بلغ ٣٥ سفينة فى ديسمبر.
١٩٧٧	١٩ ٧٠٣	٥٤,–	– مجموع السفن العابرة ٧٣١٠ فى ١٩٧٧ و٨١٢٢ فى ١٩٧٨ عبر
١٩٧٨	٢١ ٢٦٦	٥٨,٣	بعضها القناة مرة واحدة والبعض الآخر أكثر من مرة
١٩٧٩	٢٠ ٣٦٣	٥٥,٨	خلال السنة.
١٩٨٢	٢٢ ٥٤٥	٦١,٨	
١٩٨٧	١٧ ٥٤١	٤٨,١	– انخفض عدد السفن على حساب الزيادة فى حمولتها.

(٣) يمثل عدد مرات عبور السفن فى القناة خلال السنة. فقد تعبر سفينة القناة مرة واحدة فقط فى السنة بينما تعبرها أخرى ٢٥ مرة أو أكثر فى نفس السنة، وقد عبرتها، على سبيل المثال، سفينة من ألمانيا الديمقراطية ٥١ مرة فى ١٩٧٧، وأخرى من السويد ٤٧ مرة فى ١٩٨٤.

الحمولة الصافية للسفن العابرة فى قناة السويس من سَنة ١٨٧٠ إلى سنة ١٩٨٧

السنة	الحمولة الصافية آلاف الأطنان	متوسط الحمولة اليومى طن	متوسط حمولة السفينة طن
١٨٧٠	٤٣٧	١ ١٩٦	٨٩٨
١٨٨٠	٣ ٠٥٧	٨ ٣٥٢	١ ٥٠٩
١٨٩٠	٦ ٨٩٠	١٨ ٨٧٧	٢ ٠٣٣
١٩٠٠	٩ ٧٣٨	٢٦ ٦٧٩	٢ ٨٣٠
١٩١٠	١٦ ٥٨٢	٤٥ ٤٣٠	٣ ٦٥٨
١٩٢٠	١٧ ٥٧٥	٤٨ ٠١٩	٤ ٣٨٤
١٩٣٠	٣١ ٦٦٩	٨٦ ٧٦٤	٥ ٤٩٧
١٩٣٥	٣٢ ٨١١	٨٩ ٨٩٣	٥ ٤٧٦
١٩٤٠	١٣ ٥٣٦	٣٦ ٩٨٤	٥ ٢٢٨
١٩٤٥	٢٥ ٠٦٥	٦٨ ٦٧١	٥ ٩٥٩
١٩٥٠	٨١ ٧٩٦	٢٢٤ ٠٩٩	٦ ٩٦١
١٩٥٥	١١٥ ٧٥٦	٣١٧ ١٤٠	٧ ٨٩٣
١٩٥٦	١٠٧ ٠٠٦	٣٥٠ ٨٣٩	٨ ٠٥١
١٩٥٧[٤]	٨٩ ٩١١	٣٢٣ ٤٢١	٨ ٢٠٥
١٩٥٨	١٥٤ ٤٧٩	٤٢٣ ٢٣٠	٨ ٦٥٨

١٩٥٩	١٦٣ ٣٨٦	٤٤٧ ٦٣٣	٩ ٢١٥
١٩٦٠	١٨٥ ٣٢٢	٥٠٦ ٣٤٤	٩ ٨٩٢
١٩٦١	١٨٧ ٠٥٩	٥١٢ ٤٩٠	١٠ ٣٠٧
١٩٦٥	٢٤٦ ٨١٧	٦٧٦ ٢١١	١٢ ١٦٥
١٩٦٦	٢٧٤ ٢٥٠	٧٥١ ٣٧٠	١٢ ٩٠٦
١٩٦٧(٥)	١٢٧ ٨٢٥	٨٤٦ ٥٢٣	١٣ ١٨٦
١٩٧٥(٦)	٥٠ ٤٤١	٢٤٩ ١٩٥	٩ ٠٤١
١٩٧٦	١٨٧ ٧٥٩	٥١٤ ٤٠٨	١١ ١٧٢
١٩٧٧	٢٢٠ ٤٧٧	٦٠٤ ٠٤٧	١١ ١٩٠
١٩٧٨	٢٤٨ ٢٦٠	٦٨٠ ١٦٤	١١ ٦٧٤
١٩٧٩	٢٦٦ ١٧١	٧٢٩ ٢٣٦	١٣ ٠٧١
١٩٨٣	٣٧٨ ٢٢٦	١٠٣٦ ٢٣٦	٢٠ ٥٥٣
١٩٨٧(٧)	٣٤٧ ٠٣٨	٩٥٠ ٧٨٩	١٩ ٧٨٤

(٤) توقفت الملاحة فى القناة، بصفة كلية، من أول نوفمبر ١٩٥٦، إلى ٢٨ مارس ١٩٥٧ بسبب العدوان الثلاثى، وظلت غير منتظمة حتى آخر يونية ١٩٥٧.

(٥) توقفت الملاحة فى القناة فى ٦ يونية ١٩٦٧ بسبب العدوان الإسرائيلى على مصر .

(٦) استؤنفت الملاحة فى ٥ يونية ١٩٧٥.

(٧) تناقصت الحمولة الصافية، إثر حرب الخليج وقصف الناقلات، وإنخفاض إنتاج دول الخليج من البترول، واعتماد أوروبا واليابان على بترول منطقة الغرب، وتشمل الجزائر وليبيا ونيجيريا وبحر الشمال والمكسيك، هذا بالإضافة إلى تعذر عبور ناقلات البترول العملاقة المحملة قناة السويس.

تطور الغاطس والقطاع المائى فى قناة السويس منذ افتتاحها فى ١٨٦٩ إلى سنة ١٩٨٧

التاريخ	الغاطس			متوسط القطاع المائى	ملاحظات
	بوصة	قدم	متر	متر مربع	
١٨٦٩	٣	٢٢	٦,٧٨	٣٠٤	
١٨٧١	٧	٢٤	٧,٥٠		
١٥ أبريل ١٨٩٠	٧	٢٥	٧,٨٠	٤٦٠	
١ يناير ١٩٠٢	٣	٢٦	٨,-		
١ يناير ١٩٠٦	-	٢٧	٨,٢٣		
١ يناير ١٩٠٨	-	٢٨	٨,٥٣	٧٢٠	
١ يناير ١٩١٤	-	٢٩	٨,٨٤	٨٧٠	
١ يناير ١٩١٥	-	٣٠	٩,١٤		
١ يناير ١٩٢٢	-	٣١	٩,٤٥		● النقص الشديد فى عدد السفن العابرة إبان الحرب العالمية الثانية، كان من نتيجته الاقتصاد فى أعمال التطهير، مما أدى إلى انخفاض الغاطس.
١ يناير ١٩٢٥	-	٣٢	٩,٧٥		
١ يناير ١٩٣٠	-	٣٣	١٠,٠٦	١٠٥٠	
١ يناير ١٩٣٥	-	٣٤	١٠,٣٦		

١٨ مايو ١٩٤٢	-	٣٢	٩,٧٥		
٢٩ أكتوبر ١٩٤٣	-	٣٤	١٠,٣٦		
١٠ مايو ١٩٥٤	٦	٣٤	١٠,٥٢		
١٦ ديسمبر ١٩٥٤	-	٣٥	١٠,٦٧	١٢٥٠	
٢٩ مارس ١٩٥٧	٦	٢٨	٨,٦٩		● نقص الغاطس بسبب وجود عوائق في القناة، وتوقف أعمال التطهير في فترة تعطل الملاحة إثر العدوان الثلاثي. وقد زيد الغاطس تدريجيًا بعد إزالة العوائق، وانتشال السفن الغارقة أو حطامها، ومباشرة أعمال التطهير.
١٠ أبريل ١٩٥٧	-	٣٢	٩,٧٥		
١٦ ديسمبر ١٩٥٧	٦	٣٣	١٠,٢١		
٣٠ يناير ١٩٥٨	-	٣٤	١٠,٣٦		
٣١ أغسطس ١٩٥٨	-	٣٥	١٠,٦٧		
١٥ يناير ١٩٦١	٦	٣٥	١٠,٨٢		
١٥ فبراير ١٩٦١	-	٣٦	١٠,٩٧		
٣١ مارس ١٩٦١	٦	٣٦	١١,١٣		
٣٠ أبريل ١٩٦١	-	٣٧	١١,٢٨	١٨٠٠	
٢٩ فبراير ١٩٦٤	-	٣٨	١١,٥٨		
١٦ ديسمبر ١٩٨٠	-	٥٣	١٦,١٥	٣٦٠٠	● من بورسعيد إلي كم ٦١
انتهاء المرحلة الأولى من تطوير القناة				٣٣٠٠	● من كم ٦١ إلي بور توفيق

قناة السويس فى فترتى قبل التأميم وبعد التأميم

١ - خصائص قناة السويس

البيـــــان	قبل التأميم		بعد التأميم	
	افتتاح القناة ١٧ نوفمبر ١٨٦٩	تأميم القناة ٢٦ يوليه ١٩٥٦	إعادة فتح القناة ٥ يونيه ١٩٧٥	إتمام المرحلة الأولى من التطوير ١٦ ديسمبر ١٩٨٠
* طول القناة بما فى ذلك المجارى المائية المهيأة عند طرفيها .... كم	١٦٤	١٧٣	١٧٣	١٩٥
* العمق .... متر	٧,٥٠	١٣,٥٠	١٥,٥٠	٢٠/١٩,٥٠
* العرض عند القاع .... متر	٢٢	٤٢	٦٣	١٠٠
* العرض عند عمق ١١ مترا .... متر	صفر	٦٠	٩٠	١٩٠/١٦٠
* أقصى عرض عند سطح الماء .... متر	٥٢	١٦٠	٢٠٠	٣٦٥ (٨)
* مساحة القطاع المائى م٢	٣٠٤	١٢٥٠	١٨٠٠	٣٦٠٠
* أطوال الأجزاء المزدوجة .... كم	صفر	١٠	٢١	٦٨ (٩)
* كميات الرمال المستخرجة منذ إنشاء القناة .... مليون م٣	٧٤	٤٥٤	٥٨٤	١٢٨١

٢ - كفاءة القناة

البيان		قبل التأميم		بعد التأميم	
		افتتاح القناة ١٧ نوفمبر ١٨٦٩	تأميم القناة ٢٦ يوليه ١٩٥٦	إعادة فتح القناة ٥ يونيه ١٩٧٥	إتمام المرحلة الأولى من التطوير ١٦ ديسمبر ١٩٨٠
* الغاطس المسموح به للسفن العابرة	بالمتر	٦,٧٨	١٠,٦٧	١١,٥٨	١٦,١٥
	بالقدم	٢٢ ٣	٣٥ –	٣٨ –	٥٣ –
* الحمولة الكاملة المسموح بها للسفن العابرة	بالطن	٥ ٠٠٠	٣٠ ٠٠٠	٦٠ ٠٠٠	١٥٠ ٠٠٠

(٨) ستقوم الهيئة، بامكانياتها الخاصة، بتوسيع القناة بمقدار ٥٠ مترا، من الجهة الشرقية، حتى يصبح عرضها ٤١٥ مترًا، للسماح لناقلات البترول العريضة بعبورها والقيام بالمناورات، إذا اقتضى الأمر.

(٩) تفريعة بورسعيد بطول ٣٦,٥ كم منها ٢٠ فى البحر، وتفريعة البلاح ١٠ كم، والتمساح ٤,٥ كم، والدفرسوار ٩ كم، وتفريعة القناة الغربية بالبحيرات ٢٨ كم.

٣ - السفن العابرة فى القناة

البيـــــان	١٨٧٠ التالية للافتتاح (سنة كاملة)	١٩٥٥ السابقة للتأميم (سنة كاملة)	١٩٨٧
(أ) عددها:			
- مجموعها السنوى	٤٨٦	١٤٦٦٦ [١٠]	١٧٥٤١ [١١]
- المتوسط اليومى	١,٣	٤٠,٢	٤٨,١
(ب) أبعادها القصوي بالمتر:			
- الطـول	١١٧,-	٢٤٠,-	٤٠٧
- العـرض	١٣,٥٠	٣٢,٤٥	٦٣
(جـ) متوسط مدة تواجدها			
فى القناة بالساعات	٤٨	٢٥	٢٥
(د) عدد جنسياتها:	١٥	٥١	٩٤
(هـ) عدد المسافرين عليها:	٢٦٧٥٨	٥٢٠٧٧٤	٢١٨٧٠ [١٢]

(١٠) يتضمن هذا العدد ٧٨٧٧ ناقلة بترول مجموع حمولتها الصافية ٧٥٨٥٩٠٠٠ طن.

(١١) يتضمن هـذا العـدد ٣٤٠٢ نـاقلة بـترول مجمـوع حمولتهـا الصـافيـة ٠٠٠ ٢٧٥ ١٢٦ طن.

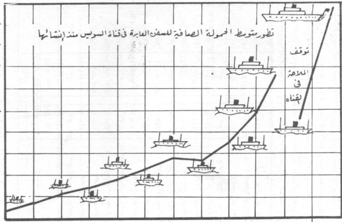
(١٢) تحـول ركاب البـواخر، إثـر ازدهار حركـة الـطيران فى العـالم، إلى استخـدام الطائرات فى تنقلاتهم، نظرا لسرعتها وتعدد خطوطها.

٤ - حمولة وإيرادات السفن العابرة

البيـــــــان	١٨٧٠ التالية للافتتاح (سنة كاملة)	١٩٥٥ السابقة للتأميم (سنة كاملة)	١٩٨٧
(أ) الحمولة الكلية للسفن العابرة:	طن	طن	طن
- مجموعها السنوى	٦٥٤ ٩١٥	١٥٤٦٠٥٠٠٠	٤٠٢ ٠٠٦ ٠٠٠
- متوسطها اليومى	١ ٧٩٤	٤٢٣ ٥٧٥	١ ١٠١ ٣٨٦
- متوسط الحمولة الكلية للسفينة	١ ٣٤٨	١٠ ٥٤٢	٢٢ ٩١٨
(ب) الحمولة الصافية للسفن العابرة:	طن	طن	طن
- مجموعها السنوى	٤٣٦ ٦٠٩	١١٥٧٥٦٠٠٠	٣٤٧٠٣٨٠٠٠
- متوسطها اليومى	١ ١٩٦	٣١٧ ١٤٠	٩٥٠ ٧٨٩
- متوسط حمولة السفينة	٨٩٨	٧ ٨٩٣	١٩ ٧٨٤
(جـ) إيرادات السفن العابرة:	جنيه	جنيه	جنيه
- مجموعها السنوى	٥٢٠ ٨٥٢	٣٢ ٢٣٣ ٥٠٤	٨٤٠٠٠٠٠٠٠ [١٣]
- متوسطها اليومى	١ ٤٢٧	٨٨ ٣١١	٢ ٣٠١ ٤٠٠
- متوسط إيراد السفينة	١ ٠٧٢	٢ ١٩٨	٤٧ ٩٠٠
(د) حركة البضائع المنقولة	طن [١٤]	طن	طن
- مجموعها السنوى	٢٢٤٣٥٠٠٠	١٠٧٥٠٨٠٠٠	٢٥٦ ٩٣٥ ٠٠٠
- متوسطها اليومى	٦١ ٤٦٦	٢٩٤٥٤٢	٧٠٣ ٩٣٢
- متوسط حمولة السفينة	٤ ٩٤٩	٧٣٣٠	١٤ ٦٤٨

(١٣) ليس من الصواب أخذ فى الاعتبار نسبة الزيادة بين إيرادى ١٩٥٥ و ١٩٨٧ للفرق الشاسع للقوة الشرائية للجنيه المصرى بين هذين العامين، هذا علما بأن إيراد القناة بلغ ٢٠٠ ١ مليون دولار فى ١٩٨٧، وحول إلى العملة المحلية على أساس سعر الدولار ٧٠ قرشا، وفقا لأسعار مجمع النقد الأجنبى، لدى البنك المركزى المصرى.

(١٤) هذه الأرقام خاصة بسنة ١٩١٠، حيث ان بيانات حركة البضائع للسنوات السابقة لها غير موثوق فى صحتها تماما.



تطور متوسط الحمولة الصافية للسفن العابرة فى قناة السويس منذ إنشائها
٢٠٠٠٠ طن
١٨٠٠٠
١٦٠٠٠
١٤٠٠٠
١٢٠٠٠
١٠٠٠٠
٨٠٠٠
٦٠٠٠
٤٠٠٠
٢٠٠٠
صفر
توقف الملاحة فى القناه
سنة ١٨٧٠
١٨٨٠
١٨٩٠
١٩٠٠
١٩١٠
١٩٢٠
١٩٣٠
١٩٤٠
١٩٥٠
١٩٦٠
١٩٧٠
١٩٨٠
١٩٩٠

الباب الخامس

قناة بنما

نبـذة تاريخيـــة :

● يعتقـد أن الملاح الإسبـانى فاسكـو نونـز دى بـالبـوا، مكتشف المحيط الهادى، هو أول من فكر فى ١٥١٣ فى إنشاء قناة لربط المحيـطين الأطلسى والهادى.

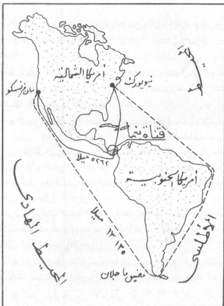
● شارل الخامس ملك إسبانيا، هو أول من قام بخطوة إيجابية لربط المحيـطين، فأجـرى الأبحاث الأوليـة فى ١٥٢٣، ثم كلف حاكم بنـما فى ١٥٣٤ بعمل استطلاع ميدئى لمسار القناة، مستخدمـا مجرى نهرى ريـو شاجر وريو جراندى، وهو نفس المسار الحالى للقناة.

● فكر العديد من الجغرافيين والملاحين ورؤساء الدول، طوال أربعة قرون وبصفة خاصة فى أواخـر القرن الثـامن عشر، فى ربط المحيـطين، وحث الكتـاب جميع المسئـولين بـأقوالهم وكتـابـاتهم عـلى تنفيـذ هـذا المشروع، إثر التنمية السريعة للساحل الغربى للولايـات المتحدة، بعـد اكتشاف مناجم الذهب فى كاليفورنيا فى ١٨٤٩، والانتهاء من إنشاء خط

سكة حديد بنها المحاذى لمسار القناة الحالية فى ١٨٥٥، هذا بالإضافة إلى المزايا الطبيعية العديدة المشجعة لشق القناة من وجود أنهار ملاحية وبحيرات طبيعية متسعة، هذا فضلا عن ضيق المساحة الأرضية بين المحيطين.

● شرعت شركة فرنسية كونها فردينان دى لسبس فى ١٠ يناير ١٨٨٠ إثر نجاح حفر قناة السويس، فى شق قناة بدون أهوسة تربط مباشرة المحيطين الأطلسى والهادى. ويعد هذا العمل الضخم مغامرة كبرى لشيخ فى الرابعة والسبعين من العمر. وجدير بنا أن نذكر هنا ما قاله شارل دى لسبس لأبيه إزاء تصميمه، برغم معارضة الجميع الخوض فى هذا المشروع: «إذا عزمت على المسير ورغبت فى أن أتبعك، فإنى سأفعل ذلك بنفس راضية وبدون تذمر أو تبرم، مهما تكن النتيجة. كل ما وصلت إليه، فإنى مدين لك به، وكل ما أعطيتنى إياه، فمن حقك استرداده منى» وكأنه بقوله هذا كان يتوقع إخفاق المشروع.

● أخفق دى لسبس فى شق القناة لعدة أسباب، من أهمها تفشى البعوض الذى كان يحمل جراثيم الملاريا والحمى الصفراء، ويفتك بالعمال فتكًا ذريعًا، حتى كان عدد الضحايا يربو على الأربعين يوميًا، ثم طبيعة الأرض المؤلفة من طبقتين غير متماسكتين، فكانت تنزلق إحداهما على الأخرى حاملة معها كميات هائلة من الرمال وما عليها من معدات ومنشآت، وأخيرًا وليس آخرًا ضعف الإدارة وسوء تقدير كميات الرمال الواجب رفعها لشق القناة.



قناة بنما تجنب السفن التي تعبرها الدوران حول أمريكا الجنوبية

● اضطرت الشركة إزاء فشلها الذريع، وإذعاناً للواقع إلى إلغاء مشروعها الخاص بشق قناة مباشرة، واستبداله بمشروع آخر لقناة ذات أهوسة.

● أوقفت الشركة أعمالها سنة ١٨٨٨ بسبب نضوب المال وبعد رفع ٥٥ مليون متر مكعب من الرمال، وكان المقدر رفعه لشق القناة بأكملها ٤٥ مليون متر مكعب فقط.

● قاضى المساهمون الشركة الفرنسية وعلى رأسها فردينان دى لسبس وابنه شارل وأعضاء مجلس إدارتها لاحتيالهم عليهم وتبديد أموالهم بسبب سوء إدارتهم فحكم عليهم بالسجن وبغرامات فادحة، الأمر الذى أدى إلى هرب البعض وانتحار البعض الآخر، أما فردينان دى لسبس فقد أوقف تنفيذ الحكم فيه نظراً لكبر سنّه، وقاسى ابنه شارل الأمَّرين من جراء سجنه، وشطب اسمه من جوقة الشرف الفرنسية نتيجة لذلك، واضطراره أخيراً إلى الهرب، مدة ثلاث سنوات، لعدم استطاعته سداد الغرامة الفادحة الموقعة عليه وعلى أبيه بسبب إفلاسهما.

● استأنفت شركة فرنسية جديدة سنة ١٨٩٤ أعمال الشركة السابقة بعد حلها، غير أنها لم تكن أسعد حظًّا منها.

● أجاز الكونجرس الأمريكى فى ١٩٠٢ الرئيس تيودور روزفلت فى الحصول على منطقة القناة، وضمان السيادة الأمريكية عليها مدى الحياة، وحصلت الولايات المتحدة فى ١٩٠٣، بمقتضى

معاهدة[1] أبرمتها مع جمهورية كولومبيا التى كانت بنما جزءاً منها، على طريدة من الأرض عرضها عشرة كيلومترات تمتد من محيط إلى آخر، وحق السيادة المشتركة عليها لمدة مائة سنة، مقابل منحة قدرها عشرة ملايين دولار ذهب، بالإضافة إلى منحة سنوية قدرها ٢٥٠ ألف دولار إعتبارا من ١٩١٢.

● وقع مندوبون عن بنما على المعاهدة فى ٨ نوفمبر ١٩٠٣، وأرسلت الحكومة البنمية وفدا آخرًا للتفاوض مع الولايات المتحدة، فى سبيل الحصول على مزايا أفضل، غير أن هذا الوفد فوجئ ليس فقط بموافقة الوفد الأول على المعاهدة، بل بمنح الولايات المتحدة أكثر مما طلبته من كولومبيا وهو السيادة الكاملة مدى الحياة على منطقة القناة، وإقامة محاكم أمريكية صرفة فيها، مقابل ضمان استقلال جمهورية بنما الفتية، والمنحتين السابق ذكرهما بدون زيادة، وصدقت الحكومتان الأمريكية والبنمية على هذه المعاهدة فى ١٩٠٤.

● عوضت الولايات المتحدة الشركة الفرنسية بشراء حقها فى

(١) عارض البرلمان الكولومبى هذه المعاهدة ولم يعترف بها، مطالبا الولايات المتحدة بزيادة المنحة إلى ١٥ مليون دولار ذهب وعدم إقامة محاكم أمريكية فى منطقة القناة، ولكن بعض الثوار البنميين الذين كانوا فى حاجة ماسة الى المال، توجهوا إلى واشنطن ونيويورك للحصول على هذه المنحة، فحاولت كولومبيا إرسال قوات عسكرية إلى بنما، غير أن سكك حديد بنما رفضت نقل هذه القوات، وفى ٢ نوفمبر ١٩٠٣ أبحرت بارجة حربية أمريكية إلى ميناء كولون، فاندلعت الثورة فى بنما، وأعلنت هذه استقلالها، فاعترفت الولايات المتحدة بها مباشرة.

شق القناة وممتلكاتها مقابل ٤٠ مليون دولار فى ٤ مايو ١٩٠٤، وواصلت الأعمال بمعرفتها وأنجزتها بنجاح، بعد عشر سنوات من العمل الشاق المتواصل، ساهم فيه ٤٠ ألفا من العمال دفعة واحدة، وقد تم رفع ٣٠٠ مليون متر مكعب من الرمال، وتكلف الإنشاء ٣٨٠ مليون دولار.

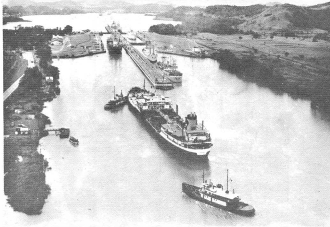
● افتتحت القناة رسميًا للملاحة فى ١٥ أغسطس ١٩١٤، واسترعى افتتاحها أنظار وإعجاب العالم أجمع الذى ظل يترقب قرونا طويلة تحقيق هذه الأمنية التى من شأنها إنعاش التجارة العالمية عامة، والتنمية الاقتصادية لأمريكا الجنوبية خاصة.

تبعية القناة:

● حصلت الولايات المتحدة الأمريكية، بمقتضى معاهدة سنة ١٩٠٣ التى عقدتها مع جمهورية بنما، غداة استقلالها، على حق استغلال قناة بنما والسيادة الكاملة على المنطقة[٢] الواقعة فيها

---

(٢) سادت منطقة القناة، وهى عبارة عن شريط من الأرض عرضه عشرة كيلو مترات بين المحيطين، اضطرابات عديدة منذ ١٩٥٨ أثارها البنميون لتعديل معاهدة ١٩٠٣ والمطالبة، بصفة خاصة، بالسيادة على المنطقة وزيادة المنحة وتخلى الولايات المتحدة عن أى حق دائم لها على القناة وأبدت الولايات المتحدة استعدادها للاشتراك مع بنما فى استغلال القناة والتنازل عن جزء كبير من أراضى المنطقة مع الاحتفاظ بقواعد حربية للدفاع عن القناة، وإعداد مشروع حفر قناة جديدة فى بنما فى مستوى المحيطين.



قاطرتان تساعدان ناقلة بترول عملاقة على دخول هويس بدروميجل ، فى قناة بنما

(١٦٧٦ كم٢) عدا مدينة بنما مدى الحياة، مقابل ضمان استقلال الجمهورية الفتية ومنحها عشرة ملايين دولار ذهبًا، هذا بالإضافة إلى منحة سنوية قدرها ٢٥٠٠٠٠ دولار تسددها لها اعتبارًا من سنة ١٩١٢.

● زيدت المنحة السنوية إلى ٤٣٠ ألف دولار، بمقتضى معاهدة ١٩٣٦، وإلى ١٩٣٠٠٠٠ دولار بمقتضى معاهدة ١٩٥٥ المبرمة بين الدولتين، ثم إلى ٢١٠٠٠٠٠ دولار فى ١٩٧٢ و ٢٣٢٨٢٠٠ دولار فى ١٩٧٣ على أثر انخفاض سعر الدولار.

● أبرمت فى ٧ سبتمبر ١٩٧٧، معاهدتان جديدتان، بعد ثلاثة عشر عامًا من المفاوضات العسيرة الشاقة، بين دولة غنية كبرى هى الولايات المتحدة الأمريكية ودولة فقيرة صغرى هى بنما، وتمنح المعاهدة الأولى للولايات المتحدة حق الحفاظ على حياد القناة الدائم، وأولوية سفنها الحربية بالعبور، بصفة دائمة، فى القناة، وجلاء القوات الأمريكية عن منطقة القناة تدريجيًا حتى ٣١ ديسمبر ١٩٩٩، وحق الولايات المتحدة فى استعمال الطرق البحرية والبرية البنمية اللازمة للدفاع عن القناة، إذا ما تعرض حيادها للتهديد.

● أما المعاهدة الثانية فتمنح البنميين ملكية القناة بكامل منشآتها اعتبارًا من ٣١ ديسمبر ١٩٩٩، وحق المشاركة فى إدارة القناة، وزيادة عددهم تدريجيًا حتى تخول لهم الإدارة بالكامل فى نهاية مدة الاتفاقية، وحصول حكومة بنما على عائد سنوى يتراوح بين ٥٠

و ٧٠ مليون دولار من إيراد القناة، ومبلغ ٣٠٠ مليون دولار تقدمها الولايات المتحدة لبنما فى شكل قروض ومساعدات، هذا بالإضافة إلى قيام الدولتين معًا بدراسة إمكانية شق قناة ثانية مباشرة للسفن العملاقة، مع منح الولايات المتحدة الأولوية فيها، فى حالة الإنشاء.

● ألغيت منطقة القناة (Canal Zone) الخاضعة للولايات المتحدة، بمقتضى المعاهدة المبرمة فى أول أكتوبر ١٩٧٩، وبذلك أصبح الجزء الشمالى من المنطقة داخلًا فى مقاطعة كولون، والجزء الجنوبى منها واقعا فى مقاطعة بنما، وأنشئت بمقتضى نفس المعاهدة لجنة مشتركة من الأمريكيين والبنميين لتشغيل القناة حتى آخر ١٩٩٩، وسيتكفل البنميون وحدهم، اعتبارا من أول يناير ٢٠٠٠، بمسئولية إدارتها وتشغيلها.

خصائص القناة:

● تقع فى بنما، إحدى جمهوريات أمريكا الوسطى.

● يقع الجزء الأكبر منها فى مستوى بحيرة جاتون التى يبلغ منسوب سطحها ٢٦ مترًا فوق سطح البحر.

● تصل المحيط الأطلسى بالمحيط الهادى، عبر برزخ بنما.

● عرض مجراها الملاحى ١٥٢,٤٠ مترًا.

- طولها ٥٧,٦ كيلو مترًا وطول المجارى المهيأة عند طرفيها ٢٤,٧ كيلومترا[٣].
- أقل عمق لها ١٢,٨٠ مترًا.
- القناة مزودة بثلاثة أهوسة مدرجة ومزدوجة عند طرفيها ، للسماح لسفينتين بالعبور معاً فى اتجاه واحد، أو اتجاهين متضادين، ويبلغ طول الهويس ٣٠٤,٨ أمتار وعرضه ٣٣,٥ مترًا وعمقه ٢١,٣ مترًا. وتعمل الأهوسة جميعها أوتوماتيكيًا، بصورة تدعو إلى الدهش والإعجاب.

السفن العابرة:

- الغاطس الأقصى المسموح به لها ١٢,٠٤ مترًا (٣٩ ½ قدمًا).
- الطول والعرض المصرح بهما لها محدودان بما يتناسب مع حجم الأهوسة.
- تقابلها فى القناة مسموح به على طول مجراها، ماعدا الجزء الواقع فى قطاع كوليبرا، فلا يسمح فيه بتقابل البواخر الكبيرة الحجم.
- متوسط مدة عبورها القناة تسع ساعات تقريبًا.
- توفر لها القناة من ٢٠ إلى ٦٠٪ من المسافة بتجنيبها الدوران حول أمريكا الجنوبية.

---

(٣) ١١,٧٥ كم طول مجرى المحيط الهادى و ١٢,٩٥ كم طول مجرى المحيط الأطلسى.

المحيط الهادى

مدخل القناة
ميناء بالبوا

هويسا بحيرة ميرافلورس

هويس بدرو ميجيل

١٣٫٥ متر

٢٦ مترا

أهوسة بحيرة جاتون

١٣٫٥٠ مترا

ميناء كريستوبال
مدخل القناة

المحيط الأطلسى

٨٠ ٧٠ ٦٠ ٥٠ ٤٠ ٣٠ ٢٠ ١٠ صفر

مجرى بحرى — بحيرة ميرافلورس — ممر كوليبرا — بحيرة جاتون — مجرى بحرى

عبور سفينة فى قناة بنما من المحيط الأطلسى إلى المحيط الهادى

- دخولها القناة يتم نهارًا، بين الساعة السادسة صباحًا والساعة الثالثة بعد الظهر، لايقاف الأهوسة عن العمل من الساعة الحادية عشرة مساء إلى الساعة السابعة صباحًا، حيث إن الإسراف فى استخدامها سيؤدى إلى انخفاض مستوى المياه فى بحيرة جاتون فى فصل الجفاف.
- عبرت القناة فى سنة ١٩٨٦ عدد ١١٩٢٥ سفينة صافى حمولتها ١٨٢,٨ مليون طن[٤]، وتتبع ٧٢ دولة.

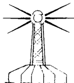
كيفية عبور سفينة فى القناة:

- تدخل السفينة ميناء كريستوبال على المحيط الأطلسى.
- تجتاز خليج ليمون وطوله ١٢,٩٥ كيلومترًا.
- تمر السفينة خلال أهوسة بحيرة جاتون الثلاثة المتفاوتة المناسيب، فترتفع ٢٦ مترًا فوق سطح البحر حتى تصل إلى صفحة بحيرة جاتون الصناعية.
- تعبر السفينة بحيرة جاتون العذبة بطول ٣٨ كيلومترًا وسط الغابات الاستوائية الكثيفة وتحف بها فى أثناء سيرها التماسيح السابحة بين جزر من الأعشاب الطافية على سطح الماء.

---

(٤) يبلغ متوسط حمولة السفينة العابرة فيها ١٥٣٢٥ طنًا، فى حين يبلغ متوسط حمولتها ١٩٧٨٤ طنًا فى قناة السويس، هذا علمًا بأن قناة بنما تطبق نفس نظام قناة السويس، باعتبار السفينة إما شاحنة وإما فارغة.

● تخترق السفينة ممر كوليبرا الذى يمتد ١٣ كيلومترًا فى أعماق واد متعرج، تحف به على الجانبين صخور صلدة حمراء داكنة اللون، يبلغ ارتفاعها ستين مترًا.
● تجتاز السفينة هويس بدروميجل الذى ينزلها ٩ أمتار، حتى تصل إلى بحيرة ميرافلوريس.
● يرجعها هويسا ميرافلوريس إلى مستوى سطح البحر.
● تجتاز السفينة مجرى بحريا بطول ١١,٧٥٠ كيلومترًا.
● تصل السفينة أخيرًا إلى ميناء بالبوا على المحيط الهادى.



الباب السادس

قناة كييل

نبذة تاريخية:

● ترجع فكرة ربط بحر الشمال ببحر البلطيق إلى سنة ٩٠٠ ميلادية.

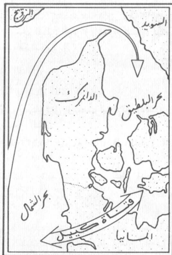
● بدئ سنة ١٧٧٧ فى إنشاء أول طريق مائى يربط البحرين، وانتهى من إنشائه سنة ١٧٨٥، ويعرف بقناة إيدر (Eider).

● استخدمت قناة إيدر، المزودة بستة أهوسة عند طرفيها، من سنة ١٧٨٥ إلى ١٨٩٥. وكانت صالحة للملاحة للسفن الصغيرة الحجم فقط التى لا تتجاوز حمولتها ٤٠٠ طن.

● بدئ فى ٣ يونية ١٨٨٧ بحفر القناة الحالية، المعروفة كذلك بقناة القيصر ويلهام، بأموال التعويض التى دفعتها فرنسا لألمانيا عن أضرار حرب ١٨٧٠.

● انتهى من إنشائها سنة ١٨٩٥ باستخراج ٨٢ مليون متر مكعب من الرمال.

● افتتحت القناة رسمياً فى ٢١ يونية ١٨٩٥، وأنشئت أصلا



قناة كيل تجنب السفن التى تعبرها الدوران حول الدانمرك

لأغراض بحرية استراتيجية ، غير أنها تعد اليوم عاملاً رئيسياً للتجارة بين الدول المتاخمة لبحر البلطيق، وسائر أنحاء العالم.

● وسعت القناة من سنة ١٩٠٧ إلى ١٩١٤، لمواجهة الزيادة المطردة فى حجم السفن العابرة، واستلزم توسيعها استخراج ١٠٠ مليون متر مكعب من الرمال.

خصائص القناة:

● تقع فى شمال ألمانيا الاتحادية.

● تمتد من ميناء كييل إلى مصب نهر الإلب (Elbe)، وتصل بحر البلطيق ببحر الشمال.

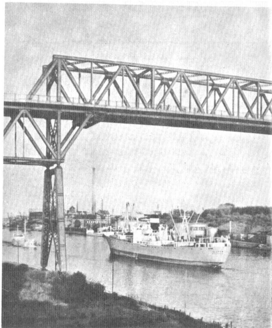
● طولها ٩٨,٦٣٧ كيلو مترًا بما فى ذلك المجارى المائية المهيأة عند طرفيها.

● متوسط عرضها عند مستوى سطح الماء ١٦٢ مترًا.

● عرضها ٩٠ مترًا عند عمق ١١ مترًا، وقطاعها المائى ١٣٥٣ م^{٢}.

● يربط ضفتيها نفق للسيارات وآخر للمشاة و٧ كبارى للقطارات والسيارات منها ٥ معلقة على ارتفاع ٤٢ مترًا فوق سطح الماء و١٤ معدية مختلفة الأشكال والأحجام، ويعزى هذا العدد الكبير من الجسور إلى اختراق القناة لمناطق آهلة بالسكان.

● تضاء القناة ليلاً بواسطة ١٢٠٠ مصباح قوى على طول



سفينة تجتاز قناة كييل، تحت أحد الكبارى المعلقة العديدة بين ضفتيها، على طول مجراها المتاخم لمناطق آهلة بالسكان

ضفتيها تضفى عليها منظرًا ساحرًا أخاذًا فتشبه إذا ما جنّ الليل شارعًا متسعًا تشق البواخر طريقها فيه بعظمة وجلال.

الأهوسة:

● القناة مزودة بأربعة أهوسة[1] فى كلا طرفيها للسماح بعبور سفينتين معًا فى اتجاه واحد أو فى اتجاهين متضادين فى الوقت نفسه.

● أنشئت الأهوسة لاختلاف منسوبى المياه فى بحرى البلطيق والشمال، ولتلافى التيارات الضارة بالملاحة الناشئة عن الفرق بين كثافتى المياه المالحة الداخلة فى القناة والمياه العذبة الخارجة منها.

السفن العابرة:

● الغاطس الأقصى المسموح به لها هو ٩,٤٥ أمتار (٣١ قدمًا).

● الطول والعرض الأقصى المصرح بهما لها محدودان بحجم الأهوسة الحديثة التى يبلغ طولها الفعلى ٣١٠ مترًا وعرضها ٤٢ مترًا وعمقها ١٤ مترًا.

---

(١) تتكون هذه الأهوسة من هويسين صغيرين طول كل منهما الفعلى ١٢٥ مترًا وعرضه ٢٢ مترًا وعمقه ١٠,٢ مترًا عند أول القناة و٩,٨ أمتار عند نهايتها، ويرجع تاريخهما إلى ١٨٩٥ ويعرفان بالأهوسة القديمة، وهويسين كبيرين بطول ٣١٠ مترا وعرض ٤٢ مترا وعمق ١٤ مترا عند طرفيها استكملا فى ١٩١٤ ويعرفان بالأهوسة الجديدة، ومتوسط مدة اجتياز السفينة للهويس القديم ٣٠ دقيقة، وللجديد ٤٥ دقيقة.

● تقابلها فى القناة مسموح به بالنسبة للسفن الصغيرة والمتوسطة الحجم.

● متوسط مدة عبورها للقناة ٨ ساعات.

● توفر لها القناة ٧٩٠ كيلومترًا بإلغاء دورانها حول الدانمرك.

● سرعتها فى القناة لا يجوز أن تتجاوز ١٥ كيلومترًا فى الساعة.

● عبرتها ٤٢٥٣٦ سفينة صافى حمولتها ٤٦,٧ مليون طن[٢] وتتبع ٩٢ دولة فى سنة ١٩٨٦.



(٢) يبلغ متوسط حمولة السفينة العابرة ١٠٩٧ طنًا فى حين يبلغ متوسط حمولتها ١٩٧٨٤ طنًا فى قناة السويس.

الباب السابع

قناة كورينثا

نبذة تاريخية:

● كانت السفن، قبل شق برزخ كورينثا[1]، تنقل على عربات يجرها العبيد أو البقر، من مدينة بوسيدونيا على خليج كورينثا فى الغرب إلى مدينة إسميا على بحر إيجا فى الشرق، ومنها تستأنف سيرها فى البحر، وقد أنشأ هذا الطريق البرى، سنة ٦٠٠ ق. م، طاغية كورينثا برياندر (٦٦٩ - ٥٨٥ ق. م)، أحد حكماء اليونان السبعة، حتى تتجنب السفن مشقة ومخاطر الدوران حول شبه جزيرة المورة.

● فكر برياندر بعدئذ لصعوبة السفر بواسطة الطريق السابق فى وصل بحرى إيجا والأيونى غير أنه عدل عن مشروعه للخرافة السائدة وقتئذ بأن شق البرزخ قد يثير غضب إله البحر نبتون.

---

(١) كانت مدينة كورينثا، فى العصور القديمة، تضارع بملاهيها وملذاتها وملعبها الرخامى الشهير، مدينة «مونت كارلو» أو «جزيرة كابرى» فى عصرنا الحاضر.

اليونان

باتراس

قناة كورينثا

بيريه

البلوبونيز

بحر إيجه

البحر الأيونى

البحر الأبيض المتوسط

قناة كورينثيا تجنب السفن التي تعبرها الدوران
حول شبه جزيرة المورة

● شرع ديمتريوس بوليورسيت، ملك مقدونيا سنة ٣٠٧ ق. م. فى شق البرزخ، وكاد ينجح لولا تأكيد بعض العلماء له بأن منسوب المياه فى خليج كورينثا، أعلى منه فى بحر إيجا فتأثر بهذا الرأى وأمر بوقف الأعمال.

● فكر الإمبراطور نيرون (٣٧ – ٦٨ م) عند زيارته لمدينة كورينثا لمشاهدة الألعاب الأولمبية، فى مشروع شق البرزخ، وشرع فعلاً فى تنفيذه سنة ٦٧ ميلادية، ولكن مقتله فى السنة التالية حال دون إتمامه. ولا تزال آثار محاولاته باقية حتى اليوم.

● ظل المشروع فى طى النسيان ١٨ قرنًا حتى تحررت اليونان ونالت استقلالها، فأعيد التفكير فيه من جديد.

● كلفت شركة فرنسية سنة ١٨٨١، على أثر نجاح حفر قناة السويس، فى شق برزخ كورينثا، وضربت الفأس الأولى سنة ١٨٨٢ فى احتفال مهيب. غير أن الشركة اضطرت إلى إيقاف أعمالها سنة ١٨٨٩، بسبب أزمة مالية حلت بها.

● قامت شركة يونانية ١٨٩٠ بإتمام المشروع، فأنجزته بنجاح فى أغسطس ١٨٩٣.

● افتتحت القناة رسميًا للملاحة فى ٩ نوفمبر ١٨٩٣.

● اضطرت القوات الإنجليزية فى أبريل ١٩٤١، إبان الحرب العالمية الثانية، إلى نسف الجسر الذى يربط بين ضفتى القناة لحماية

مؤخرة قواتها فى التقهقر نحو جنوب اليونان، أمام زحف الجيش الألمانى الجارف.

● أعادت القوات الألمانية والإيطالية بناء الجسر عند احتلالها اليونان، غير أنها عمدت عند تقهقرها أمام الحلفاء فى أكتوبر ١٩٤٤ إلى نسفه وسد القناة بقضبان السكك الحديدية وبما يقرب من نصف مليون متر مكعب من الأنقاض.

● أعيدت الملاحة إلى القناة فى ٥ يونية ١٩٤٨، بعد جهود جبارة بُذلت فى تطهيرها.

خصائص القناة:

● تقع فى جنوب شرق اليونان.

● تصل بحر إيجا بالبحر الأيونى مباشرة، بدون أهوسة.

● شقت فى أرض صخرية، وتجرى وسط جدارين مرتفعين من الصخور الصلدة.

● طولها ٦٣٤٣ مترًا.

● أقل عرض لها عند مستوى مسطح الماء ٢٤,٦٠ مترًا.

● عمقها ثمانية أمتار.

● يربط جسران علويان من المعدن جانبى القناة، أحدهما لعبور قطارات السكة الحديد والمشاة، ويقع على بعد ٤١٥٠ مترًا من ميناء

بوسيدونيا، وارتفاعه ٥٨,٥٠ مترا فوق سطح الماء وطوله ٨٠,٣٠ مترًا وعرضه ٥,٧٥ مترًا، ويقع الجسر الثانى على بعد ٢٢٠ مترًا من الأول لعبور السيارات فى كلا الاتجاهين وكذلك المشاه، وارتفاعه ٥٤ مترًا وطوله ٨٠ مترًا وعرضه ٨,١٠ أمتار، كما توجد فى طرفى القناة معدية من الحديد، تعمل كهربائيًا، لعبور السيارات والمشاه القليلى العدد، فى هذه المنطقة الجبلية غير المكتظة بالسكان.

● تضاء القناة ليلا بمصابيح قوية (بخار النتريوم) مثبتة على جانبيها تعكس ضوءها الذهبى على صفحة الماء، فيبدو المجرى الملاحى عن بعد، كطريق مستقيم طويل ضيق، تحف به من الجانبين صخور صلدة غاية فى الارتفاع.

السفن العابرة:

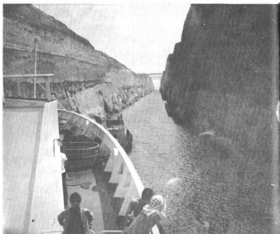
● الغاطس الأقصى المسموح به لها ٧,٣١ أمتار (٢٤ قدمًا).

● العرض الأقصى المصرح به لها ١٨,٣٠ مترًا.

● تقابلها فى القناة غير مسموح به كلية حتى بالنسبة للسفن الشراعية الصغيرة.

● متوسط مدة عبورها القناة ٥٠ دقيقة.

● توفر لها القناة من ١١ إلى ٦٦٪ من المسافة بإلغاء دورانها حول شبه جزيرة المورة.



صورة التقطها المؤلف من على ظهر سفينة مخترقة مياه قناة كورينثا ، ويشاهد فيها القاطرة التى تقطرها والكبارى المعلقة المقامة ، عبر القناة

● تقطر السفن العابرة إجباريًّا، إذا زادت حمولتها عن ٨٠٠ طن.

● تغلق القناة أمام الملاحة، يومًا فى الأسبوع، من الساعة السادسة صباحًا إلى الثامنة مساء، لأغراض الصيانة.

● يتولى إرشاد السفن فى القناة مرشدان، أحدهما يتسلم عجلة القيادة طيلة فترة عبورها، والآخر ينبه زميله، بصفة مستمرة، إلى مقدار المسافة بين جسم السفينة وضفة القناة نظرًا لضيقها الشديد، حيث إن أقل تجويف فى الضفة من شأنه إبعاد السفينة عن محور القناة.

● متوسط عددها سنويا ٩٣٧٨ سفينة وتبلغ حمولتها الصافية ٤,٥ مليون طن.(٢)



(٢) يبلغ متوسط حمولة السفينة العابرة فيها ٤٧٦ طنًّا فى حين يبلغ متوسط حمولتها ١٩٧٨٤ طنًّا فى قناة السويس.

الباب الثامن

المصطلحات البحرية

(أ)

احتياطى Stand-By: تراكى السفينة فى انتظار تلقى أوامر التحرك.

أسكلة (سقالة) Landing Stage: مرسى صناعى يمتد داخل البحر لتراكى السفن الصغيرة.

أعالى البحار High Seas: المياه الدولية، الخارجة عن حدود المياه الإقليمية الملاصقة لساحل الدولة التابعة لها، وليس لأية دولة سلطان عليها.

إنقاذ Salvage: عملية إنقاذ السفينة أو حمولتها، بناء على طلب ربانها، من خطر يهددها أو كارثة لحقت بها، بشرط ألا يكون قد أعلن «مغادرتها» وتطلق كذلك هذه الكلمة على المكافأة الواجب سدادها، لمن ينقذ السفينة أو حمولتها.

أنيمومتر Anemometer: جهاز لقياس شدة الرياح أو سرعتها.

(ب)

بارومتر Barometer: جهاز يقاس به الضغط الجوى للتكهن بحالة الجو.

بتافورة Davit: آلة فى السفينة تستخدم فى رفع وإنزال المخاطيف وزوارق النجاة.

برج القيادة Bridge: المكان المخصص لقيادة السفينة.

بضاعة صب Bulk: البضاعة غير المعبأة، مثل خام الحديد والفحم والحبوب.

بمبوت Bumboat: قارب صغير يستخدم فى نقل المؤن إلى السفن الراسية فى الموانئ، ويسمى الذى يعمل عليه بالبمبوتى.

بنتون Pontoon: وحدة عائمة مسطحة تستعمل بمفردها أو مجموعة منها فى أغراض شتى ككوبرى عائم أو سقالة عائمة إلخ..

بوصلة Compass: صندوق مستدير، ذو غطاء زجاجى بداخله إبرة مغناطيسية مدببة الطرفين، تتحرك أفقيا فوق قرص مبين عليه الجهات الأربع الأصلية، وتشير الإبرة دائما إلى جهة الشمال، وتستخدم البوصلة لتوجيه السفينة وتحديد موقعها فى البحار، كما يسترشد بها كذلك على سطح الأرض.

(ت)

تدشين Launch: عملية إنزال السفينة إلى الماء للمرة الأولى، وتتم عادة فى حفل يتناسب مع أهميتها، وتسمى رحلتها الأولى Maiden Voyage وتطلق كلمة Launch كذلك على قارب صغير مكشوف أو نصف مكشوف، يتحرك آليا أو يدويا.

تراكى Wharf: المكان المعد لتراكى السفن وهو مشابه للرصيف، وتسدد السفينة، مقابل ذلك، رسوما معينة يطلق عليها Wharfage

ترسانة Dock-yard: مكان على شاطئ بحر أو مجرى مائى معد لبناء السفن أو إصلاحها.

تستيف البضائع Stowage: عملية رص البضائع فى عنابر السفينة أو على سطحها، بطريقة سليمة، للمحافظة على أمان السفينة فى رحلتها.

تطهير Dredging: عملية تعميق المجارى المائية، وإزالة الرواسب الموجودة فيها، بوساطة سفن خاصة تعرف بالكراكات.

تكدس Congestion: ازدحام السفن فى الميناء، وينتج عنه عادة تأخير فى إبحارها وسداد رسوم إضافية تبعا لذلك.

تكسية Revetment: بناء من الحجارة أو الخرسانة يكسو ضفاف المجارى المائية لحمايتها من التآكل والانهيار من تأثير التيارات المائية، أو الأمواج الناتجة عن عبور السفن.

توازن السفينة Even Keel: هو تساوى غاطس السفينة عند مقدمتها مع غاطسها عند المؤخرة، سواء كانت محملة أو على الصابورة أى فارغة، وتطلق هذه الكلمة كذلك على قدرة السفينة على الثبات رأسيا، دون ميلها يمينا أو يسارا بفعل الأمواج Stability

(ج)

جس، سبر Sounding: عملية استطلاع أعماق المياه أو طبيعة طبقات الأرض، بواسطة أجهزة خاصة.

جنوح (شحط) Aground - Stranding: انحراف السفينة، بسبب حادث أو قوة الطبيعة، عن خط سيرها فى المجرى المائى واتخاذها وضعا مائلا فيه، أو ارتطامها بالشاطئ، أو ارتكازها على قاع البحر أو النهر.

جهاز شفط وتفريغ الحبوب Grain Elevator: جهاز يقوم بواسطة مواسير خاصة، بعملية دفع الحبوب لشحنها على السفينة، أو شفط الحبوب لتفريغها من السفينة، ويقوم الجهاز فى نفس الوقت بوزن الحبوب.

(ح)

حاجز أمواج Breakwater: رصيف صناعى من الحجارة أو الكتل الخرسانية، يمتد إلى داخل الماء لمسافات طويلة، لصد الأمواج وتخفيف حدتها، لحماية السفن المتراكية خلفه من تأثيرها.

حجر صحى Quarantine: إجراءات صحية إجبارية تقوم بها السلطات الصحية داخل الميناء وعلى ظهر السفن، للوقاية من الأوبئة والأمراض المعدية.

حركة المد والجزر Tide: حركة منتظمة لمياه البحر على الشاطئ تحدث يوميا فى أوقات معينة، بفعل الجاذبية القمرية والشمسية ودوران الأرض وتسمى حركة الماء نحو الشاطئ بالمد Tide، وحركة انسحابه عنه بالجزر Ebb.

حطام السفينة Wrechs: بدن أو بقايا السفينة الغارقة، وتوضح أماكنها بوضع علامات بواسطة شمندورات، وكذلك بإصدار نشرات بتواجدها، نظرا لخطورتها على الملاحة فى الموانئ أو المياه الساحلية.

حظيرة Shelter: مكان مسقوف على الشاطئ معد لإيواء الوحدات البحرية الصغيرة للمحافظة عليها من حرارة الشمس وتقلبات الجو.

حل رباط السفينة Unmooring: عملية انتشال مخطاف السفينة، أو

عملية حل الحبال التى تربطها بالرصيف، وتتم بواسطة القوارب المعدة لذلك.

حمولة السفينة Tonnage: حجم جميع فراغات السفينة مقدرا بالطن وهو وحدة القياس، ويساوى ١٠٠ قدم مكعب أو ٢,٨٣ مترا مكعبا، حسب تقدير لجنة القسطنطينية سنة ١٨٧٣.

حمولة صافية Net Tonnage: تمثل الحجم الناتج، بعد استبعاد حجم الفراغات التى يشغلها طاقمها وقوتها المحركة وفراغات الملاحة وأماكن تخزين الوقود من الحمولة الكلية للسفينة، أى تمثل حجم فراغات السفينة المستغل تجاريا.

حمولة قصوى Dead Weight Tonnage (DWT): وزن جملة ما يمكن للسفينة حمله أو نقله من بضائع وتموين ووقود ومياه إلخ.. بالطن الوزنى على أساس الطن ١٠١٦ كجم، حسب ما يسمح به غاطسها الأقصى، وفقا لخط الشحن.

حمولة كلية Gross Tonnage: الحجم الإجمالى لجميع الفراغات الداخلية للسفينة بدون استثناء.

حمولة مزاحة Displacement: تمثل وزن المياه المزاحة من السفينة، عند طفوها فى مستوى خط الشحن.

حمولة مسجلة Registered Tonnage: هى الحمولة الواردة فى

شهادة التسجيل والتى بموجبها تحصل جميع رسوم الموانئ فى العالم، ويعبر عنها بالطن المسجل ومقداره مائة قدم مكعب أو ٢,٨٣ مترًا مكعبًا، ويتغير تبعًا للدولة، فى حدود ضيقة.

حوض Dock: حوض مستطيل متسع، ثابت أو متحرك، معد لاستقبال السفن المراد إصلاحها أو صيانتها، ويتم هذا بعد تثبيتها فى الحوض وتفريغه من الماء، والحوض على نوعين: حوض جاف وحوض عائم.

حوض جاف Dry or Graving Dock: مكان محفور على شاطئ البحر ويتصل به بوساطة باب يتحرك أفقيا لإدخال السفينة المراد إصلاحها فى الحوض الذى يغلق بابه بعدئذ ويفرغ من الماء.

حوض عائم Floating Dock: حوض متحرك مفتوح الطرفين، له جداران مزدوجان يملآن بماء البحر بوساطة مضخات خاصة، كى يثقل الحوض ويغوص فى الماء فتدخله السفينة المراد إصلاحها، ثم يفرغ الجداران من الماء، فيطفو الحوض وبداخله السفينة.

(خ)

خط السير Itinerary: خط سير السفينة من ميناء القيام، مارة بكافة موانئ الرسو، حتى ميناء الوصول، وهو للسفن ذات الخطوط المنتظمة.

خط الشحن Plimsoll Line: علامات مرسومة على جانبى السفينة لبيان حمولتها فى مختلف فصول السنة والمناطق المناخية، وتقابل أقصى غاطس مسموح به لشحن السفينة حفاظا على أمانها.

(د)

دومان Helm (Wheel): عجلة قيادة معدنية أو خشبية ذات ثمانية مقابض تستخدم لتغيير اتجاه السفينة، أو المحافظة على خط سيرها.

(ر)

رادار السفينة Radar on Board Ship: جهاز لتحديد مركز السفينة واتجاهها والمسافة بينها وبين السفن الأخرى أو الشاطئ أو أى جسم أمامها أو حولها، فيرسل الرادار أشعة كهرومغناطيسية تصطدم بالأشياء التى تقابلها، فترتد ثانية وتظهر على شاشة الرادار، ويعتمد على هذا الجهاز، بصفة خاصة، أثناء الليل أو عند تعذر الرؤية، بسبب الضباب أو العواصف الرملية.

رباط Mooring: المكان الذى تربط فيه السفن بأمان، ويطلق كذلك على عملية ربط السفينة بواسطة مخطافيها، أو بالحبال فى الشمندورات الموجودة فى المجارى المائية، أو فى شمعات الرباط على الرصيف أو الضفاف، ويقوم البحارة بهذه العملية فى قارب معد لهذا الغرض.

ربان السفينة (قبطان) Captain, Master: الشخص الذى يتولى قيادة السفينة والإشراف فنيا وإداريا عليها والمسئول عن سيرها وعن طاقمها وركابها، علاوة على تمثيله، وهو على ظهرها، السلطة العامة ومالك السفينة، وبإيجاز له مطلق السلطات على سطحها.

رسوم الإرشاد Pilotage: رسوم تحصل نظير الخدمات التى يقوم بها المرشد، وفقا لتعريفة الميناء أو القناة أو هيئة المرشدين.

رصـــاد Signalman: الشخص الذى يراقب سير السفن وتحركاتها فى الموانئ والمجارى المائية.

رصيف بحرى Quay: مرسى يمتد على شاطئ البحر لرسو السفن، ومجهز بمعدات الشحن والتفريغ وعنابر لتخزين البضائع إلخ..

رفاص Propeller: عمود حلزونى محورى متصل بآلات تشغيل السفينة لتحريكها، ويتم ذلك بواسطة عمود واحد أو أكثر.

(س)

ستائر معدنية Sheet Piles: ألواح من المعدن ذات أشكال وأطوال مختلفة، تدق على ضفاف المجارى المائية والموانئ لحمايتها من التآكل أو الانهيار من تأثير الأمواج والتيارات المائية.

سحارة (سيفون) Siphon: جراب أسطوانى الشكل من المعدن أو

الخرسانة يثبت فى قاع المجارى المائية بين ضفتيها لتمرير مواسير المياه والكابلات التليفونية والكهربائية إلخ فى داخله.

سطح البحر Sea Level: مستوى صفحة الماء، ويعتبر منسوبه «صفرًا»، وقد اتخذ أساسًا لقياس الارتفاعات والإنخفاضات على سطح الأرض.

سفينة ساحلية – Coaster: سفينة صغيرة لا تزيد حمولتها الكلية على ١٠٠٠ طن، بنيت خصيصًا لتقوم بالنقل الساحلى.

(ش)

شحنة Cargo: البضائع والمواد البترولية وغيرها من الحمولات التى تحملها السفن داخل عنابرها.

شكة Tackle: المعدات الموجودة على ظهر السفينة والمستعملة فى عمليات الشحن والتفريغ وتشمل الروافع والمخطاف والشباك والحبال إلخ.

شمعة رباط Mooring Bollard: كتلة حديدية منتظمة الشكل، مثبتة فى قاعدة من الخرسانة المسلحة مشيدة على أبعاد متقاربة، على أرصفة الموانئ وضفاف المجارى المائية لرباط السفن فيها عند رسوها.

شمندورة Buoy: علامة إرشاد عائمة أو ثابتة فى الماء، يحدد بها الجزء الصالح للملاحة داخل الموانئ والمجارى المائية والشمندورات هى على أنواع وأشكال مختلفة، منها ما يبين اتجاه التيار، ومنها المضيئة أو العاكسة للإسترشاد بها ليلاً إلخ..

(ص)

صابورة Ballast: مواد ثقيلة متنوعة توضع فى قاع السفينة لحفظ توازنها، إذا كانت فارغة، وتملأ السفينة غالبًا بمياه البحر أو الرمال أو الأحجار.

صارى Mast: عمود من المعدن أو الخشب مثبت رأسيًّا فى السفن، لترفع عليه قلاع السفن الشراعية أو الأعلام والإشارات الملاحية إلخ.. أو مقام على الأرض لترفع عليه علامات الإرشاد.

صندل Barge: سفينة مسطحة القاع تقطر أو تتحرك آليًا، ذات عنابر متسعة مكشوفة أو مغلقة، تستعمل فى نقل الحمولات المختلفة فى المجارى المائية الداخلية.

(ط)

طاقم السفينة Crew: جميع الأفراد العاملين على السفينة الذين يشرفون على سيرها ونظافتها وصيانتها وخدمة ركابها، عدا الربان الذى له وضع خاص، وكذلك نائبه.

(ع)

عقدة Knot: وحدة قياس سرعة السفينة فى الساعة، وتقدر بالميل البحرى ويساوى ١,٨٥٢ كم.

علامة كيلومترية Kilometer Post: لوحة معدينة أو ما يشابهها مثبتة على ضفاف المجارى المائية ومبين عليها المسافات الكيلومترية، لتحديد مواقع السفن فيها.

(غ)

غاطس Draught: عمق الجزء المغمور فى الماء من بدن السفينة، والمحصور بين سطح الماء وقاع السفينة، ويقاس بالقدم.

غطاس Diver: الشخص الذى يغوص فى أعماق الماء لمدد متفاوتة تبعًا لطبيعة عمله، ويرتدى لذلك جهازًا خاصًا محكمًا يتصل بمضخة لضغط الهواء فيه.

(ف)

فراغات غير مستعملة Broken Stowage: فراغات غير مشغولة بعد رص البضائع بسبب اختلاف حجمها، أو الفراغات المتبقية فى عنبر السفينة، بين آخر تستيف وسقف العنبر.

(ق)

قاطرة Tugboat: سفينة صغيرة، مزودة بقوة دفع كبيرة، معدة لسحب الوحدات البحرية المختلفة الخالية من آلات لإدارتها، أو لقطر السفن التى يطرأ عليها خلل فى أثناء سيرها، أو لمساعدة السفن على الدخول والخروج من الموانئ والقيام بمناورتها.

قافلة Convoy: مجموعة من السفن تسير فى إتجاه واحد على مسافات متقاربة.

قرينة Keel: عمود خشبى أو معدنى يمتد أفقيًا بطول السفينة من أسفلها لتثبت عليه أجزاؤها المختلفة، وهو بمثابة عمودها الفقرى.

قزق Slip-Way: مرقد متحرك يتزلق على قاعدة مائلة، جزؤه العلوى مثبت على الشاطئ والسفلى مغمور فى الماء، وتركب على المرقد السفينة المراد إصلاحها ثم يسحب بوساطة ونش خاص إلى الجزء العلوى من القاعدة لإجراء الإصلاحات اللازمة للسفينة عليه.

قطاع مائى Water Section: مساحة قطاع المجرى المائى المحصور بين مستوى سطح مائه وقاعه وجانبيه.

قطر Towage: عملية سحب السفينة أو الوحدة العائمة بالحبال أو الكابلات بوساطة قاطرة، أو بمساعدة سفينة أو أكثر.

قلفطة Caulking: عملية رم خشب وشقوق الوحدات البحرية لمنع تسرب المياه إلى داخلها.

قيادة السفينة Steering a Ship: تتم قيادة السفينة من برج القيادة، بطريقة دوران عجلة القيادة أو الضغط على أزرار تحركها فى الاتجاه المطلوب.

(ك)

كراكة Dredger: سفينة مجهزة بآلات خاصة لتعميق المجارى المائية أو لتطهير قاعها من الرواسب، والكراكات متعددة الأنواع والأشكال والأحجام.

كوبرى عائم Floating Bridge: كوبرى متنقل يربط ضفتى مجرى مائى، محمل على براطيم عائمة بدلاً من أعمدة ثابتة.

(م)

ماعون Lighter: صندل مقطور معد لنقل البضائع وأمتعة المسافرين إلخ.. من الرصيف إلى السفن الراسية فى عرض البحر وبالعكس.

مالك السفينة Ship Owner: الشخص أو الأشخاص أو الشركة المسجلة رسميًا بامتلاك السفينة، والمالك مسئول عن صيانة السفينة وصلاحيتها للملاحة.

مجرى مائى Channel: ممر ضيق وعميق تجتازه السفن فى الموانئ والأنهار والقنوات، ويكون محددًا، عادة، بعلامات إرشاد تعرف بالشمندورات.

مجس صوتى Echo-Sounder: جهاز كهربائى لقياس أعماق المياه بإرسال موجات أو ذبذبات صوتية إلى قاع المجرى المائى، ثم قياس زمن ارتدادها منه لمعرفة عمق المياه تحت السفينة، بعد إجراء عمليات حسابية معينة.

مخطاف (مرساة) Anchor: جسم معدنى ثقيل يتكون من ساق تنتهى من أسفل بذراعين مقوستين أو أكثر ومن أعلى بحلقة مستديرة يربط فيها جنزير حديدى تنزله السفينة بوساطة آلات خاصة، حتى يغرس فى قاع البحر، لتثبيت السفينة فى حالة رسوها.

مراشمة Scraping: عملية تنظيف وإزالة الصدأ من هياكل الوحدات البحرية للمحافظة عليها من التآكل.

مراكز الإشارة Signal Posts: محطات بحرية منتشرة على طول القنوات لمراقبة المجرى الملاحى وتحركات السفن فيه لضمان سلامة الملاحة.

مرسى Berth: مكان داخل الميناء تتم فيه عملية شحن أو تفريغ السفن.

مرشد Pilot: الشخص الذى يقدم لربان السفينة كافة الإرشادات اللازمة له عن خصائص الطريق الذى تجتازه سفينته؛ وذلك لتحديد سيرها عند دخول الموانئ والخروج منها، أو فى القنوات البحرية ويعرف الأول بمرشد ميناء والثانى بمرشد قناة.

معاينة Survey: الفحص النظرى أو الاختبارات التى تتم على بدن السفينة وقاعها وماكيناتها وأجهزة القيادة والروافع إلخ..

معدية Ferry Boat: وحدة بحرية تتحرك آليًّا أو يدويًّا، بين ضفتى مجرى مائى، لنقل الأشخاص والأمتعة والسيارات إلخ..

مقدمة السفينة Prow, Bow: أول جزء من السفينة، أما أقصى جزء من مؤخرتها فيطلق عليه Stern أو Poop، كما يطلق كذلك جؤجؤ أو بروة على مقدمة السفينة، وإش على مؤخرتها.

منارة (فنار) – Lighthouse: برج مرتفع، يسهل رؤيته بوضوح، يعلوه كشاف كهربائى قوى، يرسل إشارات ضوئية، مشيد على ساحل البحر أو قربه، لإرشاد السفن، أو على سطح الأرض لإرشاد الطائرات ليلًا.

مناورة Manoeuvre: حركة الوحدة البحرية فى كافة الاتجاهات، لتغيير خط سيرها أو للرسو.

ملاحة Navigation: تحديد خط سير السفينة الصحيح وقيادتها بأمان فى رحلتها البحرية من ميناء القيام إلى ميناء الوصول، بواسطة أجهزتها الملاحية الدقيقة وعلامات الإرشاد ومواقع الشمس والنجوم إلخ..

مياه إقليمية Territorial Waters: المساحة المائية الملاصقة لشاطئ الدولة والداخلة فى حدودها والتى لها عليها حق السيادة الكاملة واستغلال ما فيها من ثروات مائية ومعدنية، وحدد طول هذه المساحة بمقدار اثنى عشر ميلاً بحريًا، بمقتضى القرار الجمهورى رقم ١٨٠/٥٨ الصادر فى ١٧ فبراير ١٩٥٨، وبمقتضى اتفاقية جنيف ١٩٥٨.

ميناء Port, Harbour: موقع طبيعى أو صناعى على شاطئ دولة معد لاستقبال السفن ومجهز بمعدات الشحن والتفريغ وعنابر متسعة للتخزين، وترسانات لبناء السفن وأحواض لإصلاحها إلخ.. ويعتبر الميناء داخلاً فى حدود الدولة وتحت سيادتها.

(و)

ونش Crane, Winch: آلة رافعة ثابتة أو متحركة، بحرية أو برية، ذات ذراع قوية تتحرك فى كافة الإتجاهات لرفع وإنزال الحمولات، وتعمل بالكهرباء أو البخار أو يدويًا.

(ى)

يمين السفينة Star Board: الجانب الأيمن من السفينة، فى اتجاه سيرها، حيث يوضع الضوء الأخضر، أما الجانب الأيسر من السفينة، حيث يوضع الضوء الأحمر فيسمى Port Side، كما يطلق كذلك سنجق على الجانب الأيمن، وسقالة على الجانب الأيسر مع النظر نحو المقدمة.



أهم المراجع – MAIN REFERENCES

(أ) العربية:

- النشرات السنوية والشهرية لهيئة قناة السويس ١٩٥٧ – ١٩٨٧.
- النشرات الداخلية اليومية لهيئة قناة السويس ١٩٥٧ – ١٩٨٧.
- قناة السويس تحت الإدارة العربية، الذكرى العاشرة للتأميم ١٩٦٦.
- هندسة الموانئ والإنشاءات البحرية – المهندس الدكتور علاء الدين فطين.
- قصة قناة السويس – دكتور مصطفى الحفناوى.
- مصر فى عهدى محمد على وإسماعيل – إبراهيم عبده.
- جريدة الأهرام – يولية إلى نوفمبر ١٩٥٦.
- المصطلحات البحرية التجارية – أحمد كمال الطوبجي.
- المصطلحات الفنية البحرية – وزارة النقل، المؤسسة المصرية العامة للنقل البحرى.
- قانون البحار – عقيد أ.ح. عبد الخالق صالح السيد، محمود عيسى.
- مسألة قناة السويس – محمد صفوت.
- قناة السويس فى ١٠٠ عام – دكتور محمد عبد الرحمن برج.
- ملفات السويس – محمد حسنين هيكل – جريدة الأهرام.
- الأسرار الكاملة للمحمة مصر والقناة – المهندس عبدالحميد أبو بكر – مجلة أكتوبر.
- ٢٥ عاما إرادة وإدارة مصرية – حسن رفعت.
- فنون البحر (الجزء الأول) – الرائد جمال عبد البر.
- مجلة «البترول» الهيئة العامة للبترول.

(ب) الإنجليزية والألمانية:

- Statistical Yearbook-United Nations
- Lloyd's Register of Shipping Statistical Tables.
- The World Book Encyclopedia.
- Almanach Please.
- Encyclopedia Britannica.
- World Almanach.
- Panama Canal Company: Annual Reports.
- Nord-Ostsee Kanal.
- Kiel Canal Statistics.
- The Suez Canal: Dr. Paul Hermann.
- The Suez War: Paul Johnson.
- The Daily American Journal.
- World Petroleum.
- Reader's Digest
- Egypt realizes the project of the Suez Maritime Canal: Information Department.

(جـ) الفرنسية:

- Revues «Le Canal» 1953-1956.
- Astronomie: Lalande.
- Conservation & Amélioration du Canal de Suez: J.Goby.
- Suez-Panama: André Siegfried.
- Le Canal de Suez: Henri Poydenot.
- Le Canal de Suez: Faits et Chiffres pour la vérité et l'histoire Département de l'Information.
- Le Canal Maritime de Suez-Cie du Canal; Paris 1908.
- Le Canal de Suez et le Génie Français; E.Micard.
- Le Canal de Suez: C.Ribeyre.

الفهرس

رقم الإيداع	١٩٨٨ / ٥٣٥٦
الترقيم الدولى	ISBN ٩٧٧-٠٢-٢٥٣٨-X

١ / ٨٨ / ٤٩

طبع بمطابع دار المعارف (ج.م.ع.)

اقرأ

بهذا الفعل الجميل (اقرأ) : تدعوك دار المعارف إلى قراءة تراث هذه السلسلة العريقة .. بأقلام كبار كتابنا .. لتعيش معهم .. كما عاش الآباء والأجداد .. وتكوِّن فى مكتبتك موسوعةً متفرقة فى فروع المعرفة المختلفة .

وإيماناً منا بأن القراءة هى أقصر الطرق إلى الوعى والثقافة .. فقد يسَّرنا لك ذلك فى إخراج جيد .. وسعر زهيد .

٨٠ / ٣٧٨٤٣٠٣

ص
١٠٠